Acten

des

Wiener Congreſſes.

Erſter Band,

Drittes Heft.

Erlangen 1815
bei Johann Jakob Palm.

I.

Pro Memoria

der Stadt Frankfurt, betreffend die von der Stadt Mainz gegen Frankfurt auf dem Rhein behauptete Stationfahrt und Umſchlaggerechtigkeit, datirt vom 21. Sept. 1814.

(Dieſes ProMemoria iſt wörtlich eingerückt, unten in Nr. III.)

II.

Das

StaffelRecht oder die Stationsfahrt auf dem Rheine, insbeſondere die StaffelGerechtſame der Stadt Mainz, in geſchichtlich-rechtlicher und polizeilicher Hinſicht dargeſtellt *).

Inhalt.

Vorerinnerung.

Erſte Abtheilung.

I. Geſchichte und Geſetzlichkeit des Staffelrechts.

§. 1. Das Staffelrecht der Stadt Mainz und ſeine Beſchaffenheit.

*) Ward von den Deputirten der Stadt Mainz dem Congreß gedruckt mitgetheilt. 1814. 66 S. in 8.

§. 2. Deſſen Entſtehungsgrund.

§. 3. Der Staffel wird zur Gerechtſame. — Privilegium des Kaiſers Maximilian I. — Friedensſchlüſſe, WahlCapitulationen, und beſondere Tractate, zuletzt der RheinſchiffahrtsOctroiVertrag erkennen und beſtätigen denſelben.

II. Verhältniſſe zwiſchen Mainz und Frankfurt rückſichtlich des Staffels.

§. 4. Tägliches Marktſchiff, dermal zwei Marktſchiffe, von Mainz nach Frankfurt, und umgekehrt.

§. 5. Anſprüche der Stadt Frankfurt. — XI. Artikel der OctroiConvention.

§. 6. Die Stadt Frankfurt verlangt auch noch für ſich eine directe Fahrt nach Cölln, während ihrer Meſſen und auſſer denſelben.

§. 7. Fortſetzung. — VI. Art. der Convention, desfalſige Entſcheidung der AppellationsCommiſſion.

§. 8. Jüngſtes Beginnen und Eingriff der Stadt Frankfurt.

§. 9. Fortſetzung.

Zweite Abtheilung.

III. Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Staffelrechts.

§. 10. Die Schiffahrt eines groſſen Fluſſes, wie jene des Rheins, iſt Gegenſtand der StaatsPolizei.

§. 11. Das Staffelrecht erfüllt alle dieſe Bedingniſſe, es iſt alſo nothwendig.

§. 12. Nähere Entwicklung der Nothwendigkeit und übrigen Vortheile deſſelben.

§. 13. Es befördert die Sicherheit der Transporte.

§. 14. Durch daſſelbe kommen die Transporte viel ſchneller an den Ort ihrer Beſtimmung.

§. 15. Die Ausnahme im XI. Art., da ſie die Schnelle der Transporte hindert, beweiſt noch mehr für die Regel.

§. 16. Die Stufenfahrt, verbunden mit der Tourladung, gewährt billige Frachten, und hebt im Ganzen den Credit des Rheinhandels.

§. 17. Weder die Freiheit des Fluſſes noch der Handel werden dadurch beſchränkt.

§. 18. Der Staffel iſt alſo ganz und ohne alle Ausnahme als allgemeine StaatsPolizeiMaasregel beizubehalten.

§. 19. Die OctroiConvention iſt als eine ſolche vortreffliche StaatsPolizeiMaasregel beizubehalten.

§. 20. Schluß.

Vorerinnerung.

Durch die zwiſchen dem teutſchen Reiche und Frankreich im Jahr 1805 abgeſchloſſene Convention über den RheinſchifffahrtsOctroi, wurden die alten Einrichtungen des Umſchlags, das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge, welche in den Städten Mainz und Cölln Statt haben, und die unter dem Namen des Staffelrechts bekannt ſind, feierlichſt beibehalten und genau beſtimmt.

Dieſe beiden Städte fuhren alſo fort auf die Beobachtung dieſes Rechts zu wachen, und daſſelbe, wie ehemals, nach den Vorſchriften der Convention auszuüben.

Wie nützlich und förderlich inzwiſchen dies Staffelrecht dem rheiniſchen Handel ſey, wie ſehr die ſo nöthige Ordnung, Sicherheit und Geſchwindigkeit der Trans-

porte auf dem Rheine, blos durch daſſelbe gehandhabt werden könne, hat die ſeit mehreren Jahrhunderten ununterbrochene Ausübung und Befolgung deſſelben bewieſen.

Auch ward es nie bei den vorhergehenden Friedens-Schlüſſen angefochten; unverändert erhielt es ſich bis jetzt in ſeiner vollen Ausübung.

Erſt nach abgetretenem linken Rheinufer an Frankreich kam bei den Unterhandlungen zu Raſtadt dieſes Staffelrecht zur Sprache; und es iſt nur zu gewiß, daß blos allein einige Städte des rechten Ufers hierzu die Veranlaſſung gaben, indem ſie durch kleinere, damals ausgeſtreute Schriften das Staffelrecht der Städte Mainz und Kölln zum erſtenmal in ſeinem Grundſatz als einen der Freiheit des Handels und der Schifffahrt höchſt ſchädlichen Zwang zu verſchreien ſich bemühten, im Grunde aber dabei nichts anders zum Zwecke hatten, als in der damaligen, ihnen dazu ſchicklich ſcheinenden Epoche ihren PrivatVortheil, und zwar blos jenen einiger Dutzend Spediteurs für ſich durchzuſetzen.

Aus übel verſtandener Freiheit des Fluſſes trug daher die ReichsDeputation auf Aufhebung des Staffels an, und die franzöſiſche Geſandſchaft, noch unbekannt mit der Wichtigkeit dieſes Rechts für die Schifffahrt und den Handel, war bereit, dieſes nachzugeben, verlangte aber ihrer Seits, als conditio sine qua non, die Aufhebung der Zölle deutſcher Seits auf dem Rheine.

Zum allgemeinen Wohl des Handels und der Schifffahrt kam aber auf dem Congreſſe deshalben nichts zu Stande, indem die zur Bedingniß geſetzte Aufhebung der Zölle nicht angenommen wurde *).

*) Die Antwort der R. Deputation war: ſo glaubte man von Seiten der R. Deputation dahin antragen zu müſſen, daß alle, die Rheinſchifffahrt den Leinpfad, den Uferbau, die

Der Lüneviller Friede folgte auf die abgebrochenen Raſtadter Unterhandlungen; allein auch dieſer entſchied nichts, weder über die Schifffahrt auf dem Rheine, weder über die Zölle, noch über das Staffelrecht, und ſo verblieb es in Hinſicht dieſer Gegenſtände bei dem Status quo, bis zu dem RheinſchifffahrtsOctroiVertrag, welcher das Staffelrecht beider Städte feierlichſt ſanctionirte.

Die Stadt Frankfurt oder vielmehr, wie man gewiß weiß, nur einige ihrer Spediteurs, glaubten nun den gegenwärtigen Zeitpunkt benutzen zu müſſen, um ihren vorgeſetzten Zweck erreichen zu können. Sie veranlaßten durch einſeitige Vorſtellungen, daß nach kaum aufgehobener Blocade der Feſte Mainz, dem StationsControleur dieſer Stadt eine Weiſung von der OctroiBehörde in Frankfurt zugienge, gemäß welcher, als eine ältere Befugniß erlaubt wurde, Güter von Frankfurt aus nach Kölln verführen zu dürfen, ohne im Hafen von Mainz umzuladen. Und doch iſt eine ſolche directe Fahrt in dem VI. Artikel des RheinſchifffahrtsOctroiVertrags, und die Berufung auf ältere Befugniſſe in deſſen CXXVIII. Artikel *) deutlich unterſagt.

Zölle, die Mauthen und den Handel überhaupt betreffende Punkte, bis zu einem abzuſchlieſſenden eignen Handels- und SchifffahrtsTractat auszuſetzen, in ſo lange aber alles noch einsweilen in statu quo zu belaſſen ſeye. M. S. Geſchichte der Raſtadter Friedensverhandlungen. 4 Th. S. 60.

*) Art. 128. Man darf ſich, um gegenwärtigen Vertrag auszuweichen, oder ihn zu ergänzen, oder auszulegen, weder auf vorherige Tractaten, weder auf Grund- oder andere Geſetze, noch Verordnungen, Verfügungen oder Herkommen, von wem und von welchen Gewalten dieſe Geſetze erlaſſen, und ſo alt und allgemein dieſes Herkommen ſeyn möge, berufen, ſondern der gegenwärtige Vertrag ſoll zur einzigen Richtſchnur in allem dienen, was ſich auf die Rheinſchifffahrt, deren Polizei und die zu entrichtenden Gebühren bezieht.

Dieſe Vorgänge laſſen keinen Zweifel übrig, daß das Staffelrecht der Städte Mainz und Kölln, und die RheinſchifffahrtsVerhältniſſe dermal bei dem erlauchten Congreſſe der hohen verbündeten Mächte zur ernſtlichen Sprache kommen werden.

Man will daher von Seiten der Stadt Mainz, deren künftiger Landesherr und Beſchützer noch unbekannt iſt, den hohen Geſandſchaften die Gründe vorzulegen ſich beſtreben, welche für die Geſetzlichkeit, Nothwendigkeit und Nützlichkett des Staffels und der Stationen auf dem Rheine das Wort reden, und anſchaulich darlegen, daß ohne dieſe Einrichtungen die vollkommenſte Anarchie in der Schifffahrt herrſchen, der fremde WaarenEigenthümer aber nie geſichert ſeyn würde; daß endlich dieſe Stufenfahrt, verbunden mit der Rangladung, indem ſie ſchnelle und ſichere Transporte befördert, indem durch ſie allein die möglichſt billigen Frachten beſtimmt werden können, der Freiheit des Handels nicht allein nicht hinderlich ſey, ſondern dieſelbe in jeder Hinſicht befördere.

Erſte Abtheilung.

I. Geſchichte und Geſetzlichkeit des Staffelrechts zu Mainz.

§. 1.

Das Staffelrecht der Stadt Mainz, ſeine Beſchaffenheit.

Seit den älteſten Zeiten übt die Stadt Mainz das ſogenannte Staffelrecht (jus stapulae, droit d'échelle) aus. Dieſes Recht enthält die Verbindlichkeit, für alle

den Rhein hinauf- oder hinabfahrende Schiffe, in dem Hafen zu Mainz anzulanden, und ihre Ladungen in andere Schiffe umzuladen, welche dort in Bereitſchaft ſtehen, um auf die fernere Station, oder in die Zwiſchenhäfen ungeſäumt der Reihe nach abzufahren. Anfangs war auch damit das Recht verbunden, einige Gattungen von Waaren, beſonders Lebensmittel, auf beſtimmte Zeit zum Verkaufe ausſtellen zu laſſen; allein dieſer unter dem eigenen Namen des Stappelrechts bekannte Zwang hat ſchon längſtens aufgehört, und von dieſem kann keine Rede mehr ſeyn.

§. 2.

Deſſen Entſtehungsgrund.

Die beſondere Beſchaffenheit des Rheins, die vielen ungleichen Tiefen, die unzähligen Felſen und Sandbänke, die öfteren Veränderungen durch Ueberſchwemmungen, die man auf demſelben von Baſel bis Nimwegen trifft, erforderten von jeher, um dieſen großen Fluß mit Sicherheit befahren zu können, Fahrzeuge von verſchiedener, deſſen beſondern Eigenheiten angemeſſener Größe.

Die auffallende Verſchiedenheit der ober- und niederrheiniſchen Schiffe in Hinſicht ihrer Größe und Bauart giebt davon den augenſcheinlichſten Beweis; auch ſind die den Rhein befahrende Schiffer nur jener Strecken wohlkundig, die ſie mit ihren dazu geeigneten Schiffen von jeher befahren.

Die Natur des Fluſſes ſelbſt machte daher ſchon bei dem Aufkeimen der Handlung und Schifffahrt auf demſelben gewiſſe abgetheilte Strecken oder Stationen nöthig, wo umgeladen und mit andern Schiffen gefahren werden mußte.

Dieſe Orte wurden nun der Mittelpunkt der Betriebſamkeit; Handelsleute und kundige Schiffer ließen ſich dort nieder, ſichere Häfen, gemächliche Einrichtungen zum Ein- und Ausladen und Aufbewahren der Güter, genaue Aufſicht zur Erhaltung der Ordnung in denſelben, boten die gewünſchteſten Vortheile für die Handlung und Schifffahrt dar. Die Städte Mainz und Kölln vereinigten gleich Anfangs alle dieſe Vortheile; ihre gleichſam durch die Natur für die verſchiedene Diſtanzen abgemeſſene Lage beſtimmte ſie zu den bequemſten Umladungsorten; und da auch ſchon zu Zeiten des großen rheiniſchen StädteBundes vom Jahr 1255 in dieſen am Rhein Handel treibenden Städten Schifferzünfte ſich zu bilden anfiengen, ſo wurden der Hafen von Mainz, als Mittelpunkt der obern und niedern *) Rheinfahrt, und Kölln für Holland und die obere **) Fahrt, Hauptſtationen auf dem Rhein.

§. 3.

Der Staffel wird zur Gerechtſame. — Privilegium des Kaiſers Maximilian I. — Friedensſchlüſſe, Wahlcapitulationen und beſondere Tractate, zuletzt der RheinſchifffahrtsOctroiVertrag erkennen und beſtätigen denſelben.

In der Folge bildete ſich die Rheinſchifffahrt und die Oberpolizei auf dieſem Fluſſe noch mehr aus. Das, was die Natur bereits als nothwendig und nützlich angedeutet hatte, ward zum allgemeinen Beſten Gerechtſame, und die erwähnter Maßen lange vorher ſchon zu Mainz beſtandene Staffel- oder StationsFahrt ward nun durch ein Privilegium von Kaiſer Maximilian I. zu Worms unterm 14. Jul. 1495 in ihrem ganzen Umfan-

*) Soll vermuthlich heiſſen: der mittlern. A. d. H.

**) Soll vermuthlich heiſſen: die mittlere. A. d. H.

ge beſtätigt. (M. S. dies Privilegium in der Anlage Nr. 1.)

Dies Mainziſche Staffelrecht ward daher im ganzen deutſchen Reiche als ein Regale anerkannt, und in den Wahlcapitulationen mit allen übrigen den Churfürſten und Ständen ertheilten Privilegien jedesmal unwiderruflich beſtätigt. Ununterbrochen ward dieſes Recht bis jetzt ausgeübt; die Reichsgerichte handhabten daſſelbe jedesmal, die Friedensſchlüſſe zu Ryswick, Raſtadt und Baden erhielten daſſelbe aufrecht *). Verträge mit Straßburg vom 24. Mai 1681, mit Churpfalz vom 10. Febr. 1749 und der gemeinſchaftliche Vertrag, wo die Krone Frankreich beitrat, vom 29. Mai 1751, befeſtigten daſſelbe, und weit entfernt, wie einige neuere Widerſacher deſſelben behaupten wollen, daß es durch den Lüneviller Frieden mit Bezug auf die vorhergegangenen aber unterbrochenen Unterhandlungen aufgehoben worden

*) In allen dieſen Friedensſchlüſſen wurden alle Neuerungen und neuerdings einzuführende Zölle u. d. g. auf dem Rheine unterſagt, die bereits rechtlich beſtehenden aber gehandhabt. M. S. den 34. Art. des Friedens von Baden, und den 52. jenes zu Ryswick, wo es heißt: Redeant quoque mox a subscripta pace commercia durante bello prohibita in eam quae ante fuit libertatem, fruanturque utrinque omnes et singuli nominatim urbium imperialium et emporiorum hanseaticorum cives et incolae terra marique plenissima securitate, pristinis juribus, immunitatibus, privilegiis et emolumentis, per solennes tractatus aut vetustam consuetudinem obtentis. — Wollte man im Gegentheile dieſe Friedensſchlüſſe anders verſtehen, und darin die Aufhebung der Staffelrechte finden, wie könnte man ſich es erklären, daß die Städte Mainz und Kölln nach dieſen Friedensſchlüſſen im Angeſichte von ganz Europa ihr Staffelrecht wie von jeher ungeſtört ausgeübt haben?

wäre, ward es in Gemäßheit des 39. Artikels des teutſchen ReichsDeputationsSchluſſes vom 17. April 1803 durch die Convention über den RheinſchifffahrtsOctroi vom 4. Mai 1805 *) ausdrücklich mit ſeinen alten Einrichtungen des Umſchlags- und Umladens der Fahrzeuge beibehalten und beſtätigt. (M. S. die Art. 3, 4, 5 und 6 dieſer Convention in der Anlage Nro. 2.)

Hiernach theilt ſich alſo der Strom in den Oberrhein, oder die Strecke von Straßburg bis Mainz, in den Mittelrhein, zwiſchen Mainz und Kölln, und in den Niederrhein, zwiſchen Kölln und Holland.

Mainz iſt als StationsStadt des Ober- und Mittelrheins, Kölln als ſolche für den Mittel- und Niederrhein angenommen.

II. Verhältniſſe zwiſchen Mainz und Frankfurt rückſichtlich des Staffels.

§. 4.

Tägliches Marktſchiff, dermal täglich zwei von Mainz nach Frankfurt gehende Marktſchiffe, und umgekehrt.

Nie war die Stadt Frankfurt bey der Rheinſchifffahrt betheiligt, noch weniger hatte ſie eine eigene Fahrt auf dem Rheine, ſondern ſie erhielt durch das tägliche Marktſchiff von Mainz ihre Waaren und verſandte dorthin andere auf dem nämlichen Wege zur weitern Beförderung. Dieſes Marktſchiff, ehemals ein Regale des Churfürſten von Mainz, ward beſonders zu dieſem Endzwecke und zur ſchnellen Beförderung der in Mainz für Frankfurt angekommenen, oder der von Frankfurt den Rhein hinab weiter zu verſendenden Güter errichtet; deswegen beſtimmte auch die Rheinſchifffahrts-Octroi-

*) 27. Thermidor au XII, das heißt 15. Aug. 1804. A. d. H.

Convention deren zwei, ſo daß täglich von Frankfurt und Mainz ein Markſchiff abfahren muß *).

Es durften daher in Gemäßheit des StaffelRechts niemals Mainzer Schiffer Ladungen von Frankfurt herab den Mainzer Hafen vorbei nach Kölln führen. Nur aus beſonderer Gnade und Vergünſtigung der Churfürſten ward dieſes bei drückenden Ereigniſſen und beſonderm Nothſtande der Mainzer Schiffer auf beſtimmte Zeit und Wiederruf jedoch ſelten verſtattet. Denn im Jahr 1714, wo die Mainzer Schiffer dem Churfürſten die Bitte einreichten, ihnen zu erlauben, nach Frankfurt zu fahren, dort Waaren einzuladen und ſie herabbringen zu dürfen, ſchlug derſelbe dieſe Bitte ab, weil, wie er ſich im Decrete ausdrückt: „Dieß den Gerechtſamen und Regalien des Erzſtifts zuwider, und dem Marktſchiffe allein erlaubt iſt, die Waaren von Frankfurt nach Mainz zu bringen." — Inzwiſchen ließ doch in der Folge der Churfürſt den Mainzer Schiffern, ſeinen Unterthanen, eine ſolche Vergünſtigung und Ausnahme von der Regel durch ein Decret vom 4. September 1748 (M. S. Anlage Nro. 3.) wegen den damaligen churpfälziſchen Irrungen auf ihr mehrmaliges Suppliciren als nöthiges Ret-

*) Art. 24. der OctroiConvention: Gleichwohl iſt man in Hinſicht des Mains übereingekommen, daß die Schifffahrt dieſes Fluſſes zwiſchen Mainz und Frankfurt gemeinſchaftlich von den Schiffern dieſer beiden Städte ausgeübt werde, und daß ſowohl der eine als der andere Hafen von der Einrichtung der Waſſerdiligence, bekannt unter dem Namen Marktſchiff, mit völliger Gleichheit Theil haben ſoll: ſo daß nämlich ein Marktſchiff dem Hafen von Mainz gehörig, in derſelben Zeit nach Frankfurt fahren wird, wenn ein anderes, welches dem Hafen von Frankfurt zugehört, ſich nach Mainz begeben wird, und ſo vice versa. — Hiemit verbinde man auch den 6. Art. beſagter Convention.

tungsmittel in ſo lange angedeihen, als wegen der churpfälziſchen Hemmungen dieſe Nothhülfe erforderlich ſeyn würde.

Die Stadt Frankfurt ſuchte nun erſt in den neueſten Zeiten hieraus für ſich ein Befugniß zu folgern; allein mit welchem Ungrunde, zeigt die Sache ſelbſt. Denn dieſe von dem Churfürſten zu Mainz, der damals privilegirte Rechte über den Main hatte *), ſeinen Unterthanen ertheilte precäre Erlaubniß ſollte und konnte für die Stadt Frankfurt keine Wohlthat noch weniger ein Recht ſeyn, da dieſelbe keinen Theil an der Rheinſchiffahrt hatte; auch ward dieſe Vergünſtigung nicht ihr verſtattet; eben ſo wenig war dieſe Erlaubniß ein den Mainzer Schiffern zugeſtandenes Recht, weil dieſelbe nach dem deutlichen Inhalt des Decrets, wegen temporärer Ereigniſſe, aus bloßer Gnade und widerruflich verſtattet worden iſt.

Auch hat in vordern Zeiten die Stadt Frankfurt dieſe Fahrt nie als ein Recht prätendirt. Wenn auch in der Folge Mainzer Schiffer nach aufgehörtem Beweggruude der ertheilten Erlaubniß zuweilen noch derley Fahrten unternahmen, und auf die landesherrliche Gnade ſündigten,

*) M. ſ. die Confirmation aller Privilegien des Erzſtifts Mainz von Karl IV. de 1356, wo es heißt: Universa privilegia — Super quibuscunque possessionibus — aquis, aquarum decursibus tam Rheni quam Moeni, rivis et fluminibus in iisdem navigandi transportandique juribus et jurisdictionibus omnimodis etc. Bei Lunig, Spicileg eccles. Cont. P. 1. P. 53. — Dieſe Confirmation iſt von König Rupprecht 1400, von Kaiſer Sigismund 1434 wiederholt. Im Lehnbrief Kaiſers Maximilian II. von 1563 heißt es: Verleihen dem obgemeldten Erzbiſchoff Daniel — Gericht, Zoll, Gelaid, Obrigkeit — und Jurisdiction, ſie ſeyn auf Waſſer oder Land, Rhein oder Main ꝛc. Bei Lunig c. I. p. 236.

ſo konnten ſolche einzelne, ſehr oft von der Beamtung nicht bemerkte, oder um deßwillen connivirte Fälle, weil man ein Präjudiz zu fürchten keine Urſache fand, noch lange kein Recht für die Stadt Frankfurt begründet haben, da Mainzer Schiffer für ſich und zu ihrem Vortheile, nicht aber im Nahmen der Stadt Frankfurt, und um derſelben ein Recht zu begründen, dieſe Fahrten gemacht haben.

Sehr oft ſind aber auch derley Uebertretungen von Seiten der Mainziſchen Behörden mit dem Thurme oder Suſpendirung von den Fahrten beſtraft worden, und man könnte aus den ältern Acten der ChurMainziſchen Rente, welches die für die Rheinſchifffahrts-Polizei vorzüglich beauftragte Stelle war, eine Menge ſolcher Unterſuchungen, und von der Regierung auf ergangenen Bericht verfügter Strafen anführen, wenn man nicht überzeugt wäre, daß fernere Belege dießfalls überflüſſig wären, und bei dieſen Bewandſammen kein für Franfurt erworbenes Recht denkbar ſeyn könne.

§. 5.

Anſprüche der Stadt Frankfurt XI. Art. der Convention.

Erſt nachdem die Franzoſen Mainz occupirt hatten, verſuchte es die Stadt Frankfurt, oder vielmehr unter ihrem Nahmen einige Spediteurs, eine directe Fahrt durch dazu leichterdings gewonnenene Mainzer Schiffer ſich zu verſchaffen.

In dem damaligen Wirrwarr der Länderoccupationen, und bei dem ſo ſehr mißverſtandenen Freiheits-Syſteme, das alten ehrwürdigen Rechten und guten alten Gewohnheiten den Umſturz brachte, ſchien hierzu der gewünſchte Zeitpunkt gekommen zu ſeyn. Allein dieſem allen ungeachtet, war die Stadt Mainz doch ſo glücklich, ein ſo unbefugtes Beginnen zu vereiteln, und die alte gute Ordnung beizubehalten. Die Stadt Frankfurt inzwiſchen

ruhte nicht und war ſpäterhin bey der zum Entwurf der Rheinſchifffahrts-Octroi-Convention niedergeſetzten Commiſſion auf alle Art thätig; erhielt auch, zwar nicht was ſie geſucht hatte, doch immer eine Ausnahme und Vergünſtigung gegen die allgemeine Regel des Staffelrechts durch den XI. Artikel der Octroi-Convention (M. S. denſelben in der Anlage Nro. 2.) In dieſem Artikel ward verſtattet, daß die in der Stations-Stadt Kölln von Mainzer Schiffern, für Rechnung der Frankfurter Kaufleute geladene, und nur für die Stadt Frankfurt beſtimmte Waaren unmittelbar, ohne in Mainz umladen zu müſſen, nach Frankfurt gebracht werden können.

Wie ſehr an und für ſich dieſe geſtattete Ausnahme dem Zwecke der Stufenfahrt hinderlich iſt, wird man unten noch näher auseinander ſetzen und zeigen, daß dadurch alle von Kölln den Rhein hinauf beſtimmte Güter viel ſpäter ankommen, als wenn alle Güter in die zur Station beſtimmten Schiffe geladen, und dieſe dadurch eher vollädig würden; aber nebſt dieſem wichtigen Hinderniß in der für den Handel im allgemeinen ſo nöthigen einförmigen Ordnung, überſchritt die Stadt Frankfurt dieſe eingeſchränkte Begünſtigung; ſie dehnte ſie zur Ungebühr auf alle von ihr nach ganz Deutſchland zu ſpediren übernommene Güter aus, und ließ ſogar dießfalls gedruckte Circularien austheilen.

§. 6.

Die Stadt Frankfurt verlangt auch noch für ſich eine directe Fahrt nach Kölln während ihrer Meſſe und außer derſelben.

Nicht zufrieden, durch die Convention im XI. Artikel eine Ausnahme von der Regel erhalten zu haben, ſuchte die Stadt Frankfurt ſpäterhin unter dem Vorwand der im X. Artikel im allgemeinen aufrecht erhaltenen Meßfreiheiten, während derſelben durch Mainzer und andere

Schiffer, und dann auch noch außer denſelben durch Mainzer-Schiffer ausſchließlich eine directe Fahrt zu erzwingen. Rückſichtlich der Meßfreiheiten ward durch den X. Artikel beſtimmt, daß die Freiheiten der Frankfurter-Meſſen künftighin, wie dieß Zeither der Fall war, fortwährend beſtehen ſollten.

Die Entſtehung dieſer Meß-Freiheiten kann man füglich von der Frugalität der Vorzeit herleiten, wo viele Kaufleute des Nieder-Rheins ſich friedlich und begnüglich zu Schiffe frachteten, nach Frankfurt mit den leeren Küſten gemächlich hinauf fuhren, und mit dort eingekauften Waaren behaglich wieder auf dem nämlichen Schiffe nach Hauſe ſteuerten. Die Perſonen waren der Haupt-Artikel, Staffelrecht und Umſchlag aber hierbei nicht denkbar; und ſo blieben dann auch in der Folge, da von mehreren Orten unterhalb Mainz die FrankfurterMeſſen mehr und mehr beſucht, die Schiffe auch bei dem ausgedehntern Handel im Hinauffahren mit Waaren befrachtet wurden, dieſe von dem Umſchlage zu Mainz befreit; die Städte Düſſeldorf, Hettorf, Kochheim, Trier, Koblenz, St. Goar, Bacharach, Boppart, Braubach und Bingen, welche auf dieſe Art die Meſſe bezogen, erhielten daher dieſe ſogenannten Meßfreiheiten rückſichtlich des Staffels zu Mainz.

Es iſt alſo offenbar, daß dieſe Vergünſtigung auf keine Art der Stadt Frankfurt zukam, daß ſie nur obenerwähnten Städten und nur für Meßwaaren verſtattet war. Die Stadt Frankfurt kann alſo während ihrer Meſſen für ſich eine directe Fahrt nach Kölln auf keine Art rechtfertigen.

Inzwiſchen veranlaßten dießfalſige Beſchwerden, ſowohl von Frankfurter Seite als auch von Seiten Mainz beſonders, weil die GeneralDirection des Rheinſchiffahrts Octroi eine Fracht für die directe Fahrt von Frankfurt

nach Kölln gegen den Sinn der Convention beſtimmt hatte, daß der Miniſter des Innern von Frankreich, durch einen Beſchluß vom 22. Juli 1808 dem General Director des Rheinſchifffahrts Octroi den Auftrag ertheilte, ein öffentliches Zeugenverhör über den Umſtand abhalten zu laſſen: ob vor der Vereinigung des linken Rheinufers mit Frankreich die Fahrzeuge, welche zu Frankfurt für die unterhalb Mainz am Rhein gelegenen Städte beſtimmte Waaren eingeladen, während der Frankfurter Meſſen zu Mainz hätten umſchlagen müſſen, oder ob ſie von dieſem Umſchlage befreiet geweſen ſeyen, und auf wie viele Tage jedes Jahres? (M. S. Anlage Nro. 4.)

Dieſe Zeugenverhöre wurden nun von den Beamten der Direction veranſtaltet, und die Schiffer abgehört; von Seiten der Stadt Mainz aber ward Niemand weder bei den Verhören zugezogen, noch auch das Reſultat davon bekannt gemacht; inzwiſchen hat man in der Folge erfahren, daß auch in den Ausſagen die obengenannten Städte angeführter Maßen als zu dieſen Freiheiten berechtigt angegeben worden; man konnte aber unmöglich denken, daß, wie es ſich kürzlich bei Gelegenheit der Mittheilung eines Berichtes des Octroi Inſpectors Herrn Ockart vom 26. November 1808 gegen alles Erwarten zeigte, man von Seiten der Octroi Beamtung das Zeugenverhör über die vom Miniſter beſtimmte Frage ausgedehnt, und auch auf die auſſer den Meßzeiten von Seiten Frankfurts verlangte directe Herabfahrt Fragſtücke gerichtet hatte.

Da nun Mainzer Schiffleute die abgehörten Zeugen waren, welche bei der von der Octroi Direction in das Ungeheure getriebenen Anzahl der aufgenommenen Gilde Schiffer ſich durch ihr Zeugniß einen Verdienſtzweig öffnen zu können die Gelegenheit fanden, ſo iſt leicht zu denken, wie unpartheyiſch ihre deßfalſige Angaben ſeyn konnten, beſonders

wo ſie die oben (§. 4.) erwähnten precären Vergünſtigungen itzt als immer beſtandenes Recht oder Obſervanz geltend machen zu können glaubten.

§. 7.

Fortſetzung. VI. Art. der Convention. — Desfallſige Entſcheidung der Apellations-Commiſſion.

Nebſt dem, daß die Stadt Frankfurt erwähnter Maßen die in der Convention gehandhabten Meßfreiheiten zu ihrem beſondern Vortheil ausdehnen wollte, behauptete ſie trotz der deutlichen Beſtimmung des V. Artikels, auch noch außer den Meßzeiten, eine directe Fahrt nach Kölln durch Mainzer-Schiffer ausüben zu können. Sie bezog ſich in ihren deßfalls überreichten Denkſchriften auf eine vorgebliche Obſervanz, die ſie aber nur in den Mainzer-Schiffern vom Kurfürſt ertheilten Vergünſtigungen finden konnte; ſie führte ſogar zu ihrem Behuf die Analogie mit der im XI. Artikel ihr Ausnahmsweiſe geſtatteten Fahrt an.

Dieſer Gegenſtand kam alſo vor der im Artikel 123 der Convention angeordneten Commiſſion zur Entſcheidung, und dieſe wies durch ihren Beſchluß vom 18ten Februar 1808 die Stadt Frankfurt und ihren Handels-Vorſtand nach dem klaren Buchſtaben des VI. Artikels *)

*) VI. Art. der Convention: die nämlichen Vorſchriften (der im vorhergehenden Artikel beſtimmten Verbindlichkeit des Umladens) ſollen für jene Fahrzeuge gelten, welche den Rhein hinunter fahren; dem zu Folge ſollen alle diejenigen, welche ebenfalls oberhalb Mainz geladen worden ſind, nicht weiter fahren können, als in den Hafen dieſer Stadt, woſelbſt ſie ihre Ladungen in andere Fahrzeuge überſetzen müſſen, ſo wie jene, welche zu Mainz oder an einem andern Orte zwiſchen Mainz

und dem Geiſte der Rhein-Schifffahrts-Octroi-Convention mit ihrer unbefugten Forderung definitif ab. (M. S. dieſen Beſchluß nebſt Entſcheidungsgründen in der Anlage Nro. 5.)

§. 8.

Jüngſtes Beginnen und Eingriff der Stadt Frankfurt.

Nach einer ſo beſtimmten, auf das Rheinſchifffahrts-Geſetz gegründeten, und daſſelbe authentiſch erklärenden Entſcheidung, hätte man glauben ſollen, daß die Stadt Frankfurt ſich beruhigen, und dem pecuniariſchen Vortheile einiger ihrer Spediteurs die wohldurchdachte, dem rheiniſchen Handel und Schifffahrt ſo lange wohlthätige allgemeine Ordnung endlich vorziehen würde: — auch blieb von dieſer Entſcheidung an, die Herabfahrt von Frankfurt in der geſetzlichen Ordnung, bis, zum größten Erſtaunen der durch eine fünf monatliche Blocade hart bedrängten Stadt Mainz, kaum einige Tage nach dem Einzuge der verbündeten Heere in ihre Mauern, eine Weiſung von der Rheinſchifffahrts-Octroi-Behörde, dd. 13. May l. J., an den Stations-Controleur zu Mainz anlangte, in welcher erklärt wird, „daß man ſich aus „mehrfachen Gründen veranlaßt geſehen habe, dem „Frankfurter Handelsſtande die von demſelben nachgewieſene Befugniß wieder einzuräumen, wornach ſie ihre Güter durch Mainzer Schiffer in Mainzer „Schiffen von Frankfurt nach Kölln bringen laſſen dürfen, ohne in Mainz zur Umladung gezwungen werden „zu können.“

und Kölln geladen worden ſind, an dem Hafen von Kölln nicht vorbeyfahren können, ohne ihre Ladung in andere große oder kleine Schiffe übergeſetzt zu haben.

§. 9.

Fortſetzung.

Die Stadt Mainz durch die Blocade von allen Communicationen abgeſchnitten, ohne einen Beſchützer, der ſie hätte vertreten können, war leider in die Unmöglichkeit verſetzt, ihre Gründe und Widerlegung gegen die von dem Handelsſtande zu Frankfurt nachgewieſene Befugniß vorzubringen; und ſie iſt überzeugt, daß dieſe Weiſung nicht erfolgt ſeyn würde, wenn ſie vorher gehört worden wäre.

Der Frankfurter Handelsvorſtand konnte daher ſehr leicht durch einſeitige Vorlegung ſcheinbarer Beſitzausübungen, deren wahre Beſchaffenheit aber oben zergliedert worden, und durch Verſchweigung aller gegen die prätendirte Fahrt obwaltender unwiderleglicher Gründe, eine Art von Befugniß erkünſtlen, und eine Weiſung erwirken, wodurch, in einem proviſoriſchen Zuſtande der Dinge, beſtehende und ſo feierlich ſanctionirte Rechte mit einem Federzug in dem Augenblicke vernichtet werden ſollten, wo man deren Aufrechterhaltung und beſondern Schutz auf das zuverſichtlichſte zu hoffen die froheſte Aufmunterung hatte.

Die Stadt Mainz glaubte daher, es dem allgemeinen Wohl und ihrem künftigen Landesherrn ſchuldig zu ſeyn, in ihrem noch zur Zeit verwaiſten Zuſtande alles aufzubiethen, eine ſo geſetzlich und wohlthätig beſtehende Gerechtſame nach Kräften zu wahren. Sie machte daher bei dem damahligen General-Commiſſariat und bei der darauf gefolgten vereinigten Regierung die dringendſten Verwendungen, um bis zur endlichen Entſcheidung der hohen verbündeten Mächte den Status quo unverändert zu erhalten, wobei ſie dann auch geſchützt worden iſt.

Zweite Abtheilung.

III. Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Staffelrechts.

§. 10.

Die Schifffahrt eines großen Fluſſes wie die des Rheins iſt ein Gegenſtand der Staats-Polizei.

Der Rhein, einer der größten Flüſſe Europa's, iſt zugleich auch das belebendſte Verbindungsmittel des rheiniſchen und deutſchen Handels für die Länder zwiſchen dem Rhein, der Moſel, dem Main, dem Neckar, der Lahn, der Lippe und der Maas. Vor dem Kriege war dieſer Handel ſehr bedeutend, und es iſt nicht zu zweifeln, daß bei dem nunmehr zurückgekehrten Frieden, und den zuverſichtlich für die Zukunft zu hoffenden weiſen Einrichtungen, derſelbe aufs neue wieder aufleben werde. Man kann ihn füglich in Activ-, Paſſiv- und Tranſit-Handel eintheilen. Der Activhandel begreift den Waarenverſand nach Holland aus den Ländern Jülich, Berg, Cleve, Mainz, Trier und Kölln, ferner aus dem Naſſauiſchen, aus Franken, Schwaben, Elſaß und der Schweiz; dieſe Waaren beſtanden vorzüglich in Wein, Weineſſig, friſchen und trockenen Früchten, Korn, Dörrgemüßen, Hirſen, Hanf, Nürnberger Waaren, Mineralwaſſer, Bauholz, Meubel, und auf alle Art verarbeitetes Holz. Der Paſſivhandel beſtand in allem, was dieſe Länder aus Holland bezogen, als Gewürzen, Medicamenten, indiſchen Waaren 2c., und die Transportirung dieſer Waaren in die verſchiedenen Länder auf dem Rhein und den Nebenflüſſen, bildete den Tranſithandel, der entweder durch die Beſorgung des Eigenthümers oder durch die Dazwiſchenkunft dritter Perſonen geſchieht, welche die weitere Verſendung der ferne herkommen-

den Güter gegen eine gewiſſe Belohnung, und gegen Erſatz der Koſten und Auslagen, übernehmen, welch letzterer Handel den Speditions-Handel ausmacht.

Man konnte füglich das Jahr durch 1300 Schiffe von verſchiedenen Größen zu 2000, 1500, und 1000 Centner annehmen, welche mit dieſem Handel beſchäftigt waren.

Wie wichtig nun für das allgemeine und beſondere StaatsIntereſſe dieſer Handel ſei, zeigt ſich von ſelbſt; der Fluß, der ihn allein belebt und unterhält, erfordert daher die beſonderſte Aufmerkſamkeit der Staats-Gewalt. Es iſt ſchon oben bemerkt worden, und die Erfahrung beſtätigt es, daß die Schifffahrt auf dem Rhein mit vielen Beſchwerlichkeiten verbunden iſt. Dieſer Fluß iſt reiſſend und tief, ſeine öfteren Ueberſchwemmungen ändern faſt jährlich an ſehr vielen Orten ſein Bett, er nimmt Inſeln weg, und bringt wieder andere hervor, abgeriſſene, und in ihm verſteckte Bäume, Felſen und Untiefen, machen ſeine Fahrt äußerſt gefährlich, und erfordern unnachläßig ein jährliches Studium dieſer verſchiedenen Strecken; deßhalben können auch nur, wie bereits angemerkt worden, jene Schiffer ihn mit Sicherheit befahren, die ſich blos allein auf dieſe Diſtanzen mit den der Waſſerhöhe angemeſſenen Fahrzeugen beſchränken, woher dann von den älteſten Zeiten her die Stufen- und Stationsfahrt die einzige Sicherheit gewährt.

Wie könnte nun bei dieſen Bewandſamen, bei der Wichtigkeit des rheiniſchen Handels für ganz Teutſchland, und bei der beſondern Beſchaffenheit dieſes Fluſſes, die Staats-Gewalt müßig ſeyn, und die Schifffahrt auf demſelben ohne wohlthätige Aufſicht, und beſtimmte Ordnung ſich ſelbſt und der Willkühr der Schiffleute, oder den Speculationen der Transport-Uebernehmer, überlaſſen!

Eine Staats-Polizey auf demſelben iſt alſo unentbehrlich; ſie iſt Pflicht, damit der Waaren-Empfänger auf alle Art geſichert, und der Credit des Fluſſes wie ſeither erhalten werde.

Dieſes kann aber nur dadurch bezweckt werden, wenn die Fahrt auf dem Rheine nach den Localitäten und nach der bisherigen Erfahrung auf das ſicherſte eingetheilt, wenn bei den Verladungen die genaueſte Ordnung eingeführt, wenn für gute Aufbewahrungs-Orte in den Ein- und Ausladungshäfen, für gute Vorrichtungen in denſelben, als Krahnen, Waagen und geſchickte Arbeiter geſorgt wird, wenn endlich die genaueſte Aufſicht beſteht, daß weder ſchadhafte Schiffe zum Transporte gebraucht, noch auch dieſe durch untaugliche Schiffer geführt werden.

§. 11.

Das Staffelrecht erfüllt alle dieſe Bedingniſſe, es iſt alſo nothwendig.

Die ſchon ſeit den älteſten Zeiten den rheiniſchen Churfürſten über den Rhein und die Schifffahrt theils durch Kaiſer und Reich übertragene, theils durch landkündige Obſervanz ausgeübte Gerechtſame, die wegen der Sicherheit, Ordnung und Bequemlichkeit des Handels und der Schifffahrt auf dem Rhein zwiſchen dieſen Churfürſten geſchloſſene Vereine *) und dann das dabei ſeit mehr

*) Dieſe Vereine hatten bekanntlich und zwar jene nach dem Landfrieden vorzüglich die Erleichterung und Bequemlichkeit des Commerzes zum Gegenſtande, als die Beſchlüſſe für Anlegung und Verbeſſerung der Leinpfade, die Verfügungen für die Unterkunft der Schiffe beim Eisgange, für die ſichere Ausladung der Waaren durch Krahnen, die Verordnungen, wie die Ladungen in den Schiffen ſelbſt ſollen vorgenommen werden, für die geſchwinde Fortſchaffung der Güter ꝛc. M. ſ. Verein von 1717.

dann fünf Jahrhunderten beſtehende Staffelrecht der Städte Mainz und Kölln, alles dies liefert den anſchaulichſten Beweis, daß von jeher eine Staatspolizei auf dem Rheine exiſtirte, und daß dieſe Polizei nicht beſſer und nicht zweckmäßiger, als durch die ſtaffelmäßige Fahrt, und die ſo vortrefflich gelegenen Stationsplätze ausgeführt werden konnte. Nichts ſpricht unwiderleglicher dafür, als die durch eine ſo lange Erfahrung erworbenen wohlthätigen Reſultate, und würde dieſe wegen ihrer offenbaren Nothwendigkeit und Nutzen in der Folge zu einem Recht erhobene Staffel- und StationsFahrt ſich durch die unruhigſten Zeiten hindurch, bei allen bisherigen Friedensſchlüſſen, Wahlcapitulationen und übrigen Reichsgeſetzen erhalten haben, wenn dies Recht dem Handel und der Schiffahrt ſchädlich geweſen, oder denſelben Feſſeln angelegt hätte?

Dieſes Recht erfüllt alle Bedingniſſe, die eine wohlgeordnete StaatsPolizei über den Rhein fordern kann, darum ward es auch, trotz den Widerſprüchen, welche einige Speditionsplätze, unter dem Vorwande der vorgeblich herzuſtellenden Freiheit des Handels und der Schiffahrt, begründen wollten, in der Convention über den RheinſchiffahrtsOctroi als Hauptbaſis unverkennbar zum Grunde gelegt. Die aufgeklärten Verfaſſer dieſes Vertrags konnten nicht deutlicher die Nothwendigkeit der als OberpolizeiMaasregel beizubehaltenden alten Einrichtungen des Umladens ausſprechen, als es im 3. Art. geſchieht, wo ſie den Grund hinzufügen: „Dergeſtalt, daß die Schiffahrt in dem obern, mittlern und untern Theile des Rheins durch diejenigen Fahrzeuge, deren Bau und Ladungsfähigkeit am beſten einem jeden dieſer Theile des Fluſſes gemäß eingerichtet iſt, und durch diejenigen Schiffer ausgeübt werden ſoll, welche die meiſte Kenntniß und Erfahrung da-

von zu beſitzen Gelegenheit haben" und dann ferner im Eingange des 3. Art., wo es heißt: „Da die Anordnungen der vorhergehenden Artikel bloß das Beſte des Handels zum Zwecke haben, dem daran gelegen iſt, daß die weitern Verſendungen der Waaren geſchwind, ordentlich und ſicher geſchehen ꝛc. ꝛc." Endlich im 14. Art. „Da die Rheinſchifffahrt große Geſchicklichkeit und Erfahrung erfordert, ſo wird die aus den zwei StationsStädten gehende Schifffahrt einer beſondern Schifffahrtsgilde ausſchließlich anvertraut."

Es iſt daher auſſer allen Zweifel, daß das Staffelrecht ſowohl nach ſeiner Natur betrachtet, als auch gemäß einer langjährigen Erfahrung, zur Handhabung einer wohlverſtandenen Staatspolizei unumgänglich nothwendig iſt. Eine genauere Zergliederung von deſſen unbeſtreitbaren Wirkungen auf Handel und Schifffahrt wird dieß noch in ein helleres Licht ſetzen.

§. 12.

Nähere Entwicklung der Nothwendigkeit und der übrigen Vortheile deſſelben.

Da es unwiderſprechlich erwieſen iſt, daß wegen der beſondern Beſchaffenheit des Rheins derſelbe mit der nämlichen Gattung von Schiffen in ſeiner ganzen Länge nicht befahren werden kann, und der Augenſchein es zeigt, daß von Strecke zu Strecke verſchiedene Fahrzeuge erfordert werden, die der jedesmaligen Tiefe angemeſſen ſind, da die Natur und die Erfahrung ſeit Jahrhunderten gezeigt hat, daß dieſe Strecken richtig zu Mainz und Kölln abgetheilt ſind, und an beiden Orten von jeher paſſende Schiffe und erfahrne Schiffer ſich befinden, ſo wird niemand mehr zweifeln, daß die bis jetzt beſtandene Staffel- oder StufenFahrt nöthig, und eine unumgängliche Poli-

zeiMaasregel ſeye, die die Natur ſelbſt befohlen und angedeutet hat.

Dieß iſt ſo wahr und in der Sache ſelbſt gegründet, daß, wie man ſich zu Mainz faſt täglich überzeugen kann, die Schiffe, welche in Gemäßheit der im 11. Artikel der OctroiConvention der Stadt Frankfurt zugeſtandenen Ausnahme direct den Hafen von Mainz vorbei nach Frankfurt fahren dürfen, dieſe directe Fahrt nicht fortſetzen können, ſondern genöthigt ſind, ihre Ladung in andere Schiffe umzuladen, weil das von Kölln kommende Schiff mit ſeiner Ladung unmöglich in den Main und nach Frankfurt fahren kann. Dieſe nöthige Umladung geſchieht nun in der Entfernung von einer viertel Stunde ober Mainz im Angeſichte des Hafens der letztern Stadt an der ſogenannten Mainſpitze; dieſe iſt aber von aller menſchlichen Wohnung und Hülfe entblößt, ſie iſt gegen keinen Wind gedeckt; auch ereignete ſich ſchon bei unverſehens hereingebrochenem Sturme manches Unglück an derſelben. — So weit kann Eigenſinn, geglaubter Vortheil eines SpeditionsMonopol und übel verſtandene Freiheit führen! Allein der Staatsgewalt kann es nicht gleichgültig ſeyn, wenn auf ſolche Art mit Hintanſetzung der nahgelegenen Hülfsmittel die allgemeine Sicherheit der Transporte und fremdes Eigenthum unverantwortlich gefährdet iſt. Der Erfolg zeigt vielmehr zu deutlich, daß die Ausnahme des 11. Artikels, da ſie nicht in der Abſicht ausgeübt werden kann, in welcher ſie gegeben worden, nämlich wegen der directen Fahrt nach Frankfurt, von den gefährlichſten Folgen in Rückſicht der Sicherheit der Transporte iſt, und um deswillen ſchon es zu wünſchen und zu hoffen iſt, daß bei der künftigen Reviſion der OctroiConvention dieſelbe wieder zurückgenommen und es bei der allgemeinen Regel zum Wohl des Ganzen belaſſen werde.

Wie wichtig dieſer Umſtand der AppelCommiſſion des

Octroi geſchienen habe, beweiſt ihr motivirter Beſchluß, (M. S. Anlage Nro. 6) der zwar nichts ins Beſondere entſcheiden konnte, weil kein nahmhafter Fall angeführt war; deſſen angeführte Gründe aber hinlänglich darthun, wie ſehr dieſe directe und jede über die Stationen hinaus gehende Fahrt dem allgemeinen SicherheitsGrundſatz zuwider läuft, und die größte Aufmerkſamkeit der Staats-Gewalt erregen muß.

§. 13.

Es befördert die Sicherheit der Transporte.

Die erwieſene Nothwendigkeit der Staffel- oder StufenFahrt und des Umladens an den StationsOrten, wenn dieſe Einrichtungen gehörig angewandt und als unwandelbarer StaatsPolizeiGrundſatz befolgt werden, begreift in ſich ſchon die größt möglichſte Sicherheit der Transporte, und man kann beſtimmt behaupten: ohne Umladungsplätze ſind die WaarenTransporte auf dem Rheine nicht geſichert.

In den ſeit ſo vielen Jahrhunderten zu Stations- und Umladungsplätzen beſtimmten Städten Mainz und Kölln, ſind von jeher alle Erforderniſſe der ſicherſten Ein- und Ausladungen in dem immerwährend beſten Zuſtande vorhanden. Krahnen, Magazine, Lagerhäuſer und Wagen entſprechen daſelbſt allen Bedürfniſſen; mit der ſtrengſten Aufſicht wird unter den Augen und Beiwirkung der Handlung auf die Ordnung beim Ein- und Ausladen gewacht, die angekommenen und zum Umladen beſtimmten Waaren werden ſorgfältig unterſucht, ob ſie nicht beſchädigt worden, und der allenfallſige Schaden wird verbeſſert; kein Schiff darf zum Einladen beigeſtellt werden, ohne daß es von den von der Handlung ſelbſt gewählten und dazu beeideten Kunſtverſtändigen genau unterſucht worden, ob es zur Fahrt tauglich ſey. Die in dem StationsHafen die fernere Fahrt in der Tour oder der Rei-

he nach übernehmenden Schiffer ſind anerkannt der zu befahrenden Strecke kundig, und müſſen durch ihr Betragen und Redlichkeit das öffentliche Zutrauen der Handlung beſitzen, ohne deren desfallſiges Zeugniß ſie als Rheinſchiffer nicht angenommen werden. Durch die StationsHäfen bildet ſich eine ausgeſuchte Pflanzſchule von geſchickten Schiffern, und wird ſich immer in dem Maaße erneuern und erhalten, als die Stationsfahrten gehandhabt werden. Alles dieſes, das man nur bei der StaffelFahrt und in den StationsHäfen vereinigt antreffen kann, bietet die volleſte Sicherheit dar; hierzu kömmt noch, daß da, wie noch weiter unten erläutert werden wird, durch das ſtaffelmäßige Umladen der Güter dieſe in verſchiedene Fahrzeuge vertheilt werden, auch die mögliche Gefahr getheilt iſt, wo ſonſt immer bei einem ſich ereignenden Unglück die ſämmtlichen zuſammen verladenen Güter dem Eigenthümer zu Grunde gehn.

§. 14.

Durch daſſelbe kommen die Transporte viel ſchneller an den Ort ihrer Beſtimmung.

Aber nicht allein gewährt dieſe Stufenfahrt und das damit verbundene UmladungsRecht volle Sicherheit, ſondern es befördert auch noch vorzüglich die Schnelligkeit, mit welcher die Waaren an ihre verſchiedenen BeſtimmungsOrte gebracht werden können. Den Grad von Geſchwindigkeit der Transporte, welcher durch dieſe Stufenfahrt erreicht wird, kann in den beſtehenden Verhältniſſen des rheiniſchen Handels keine andere an die Stationen nicht gebundene Fahrt leiſten; denn vermitelſt dieſer Stationenfahrt kommen alle Berg- und Thalgüter in den StationsPlätzen ſchneller zuſammen, weil jeder dorthin aus den Zwiſchenhäfen fahrende Schiffer nicht auf ein beſtimmtes Quantum zu ſehen braucht, indem er gewiß

iſt, in dem StationsHafen Rückladung zu erhalten; er fährt alſo aus ſeinem Hafen mit einer geringeren Ladung dorthin ab, als er es ohne dieſe Einrichtung mit ſeinem Schaden thun müßte. Die auf ſolche Art von der andern Station und den Zwiſchenhäfen eingebrachten Güter werden nun in die zur fernern Station bereit liegenden Tour- oder RangSchiffe verladen *) und da durch die von allen Orten her ſich verſammelnden Güter natürlicher Weiſe eine volle Ladung ſchnell ſich bildet, ſo iſt es augenfällig, daß auch die Abfahrt der Tourſchiffe zur andern Station ſchneller von Statten geht. Diejenigen Schiffer aber, welche Güter in den StationsHafen gebracht haben, laden dort wieder die Güter ein, welche für ihre Häfen auf der Station angekommen und dort ſich geſammlet haben; und ſo geht der Transport der Waaren aus den Zwiſchenhäfen unaufgehalten fort, während dem in den Stationshäfen ſehr ſchnell eine volle Ladung ſich bildet.

Wie viel anders würde es ſich aber verhalten, wenn die StufenFahrten und die StationsPlätze aufgehoben werden ſollten, wenn die Verladungen nach willkührlichen Beſtimmungen gemacht und übernommen werden könnten?

*) Die Tour- oder Rangladung ward wegen der damit verknüpften Ordnung, Sicherheit und Geſchwindigkeit der Transporte in den StationsHäfen eingeführt. Sie iſt eine Art von Vertrag zwiſchen der Handlung und dem Schiffer, alſo eine wohlthätige Anwendung der kaufmänniſchen Freiheit. In Gemäßheit dieſer Einrichtung werden die ankommenden Schiffer nach ihrer Ankunft verzeichnet, und kommen nach dieſer Reihenfolge in Ladung. Sie iſt daher eine den Handelsſtand zunächſt angehende LocalEinrichtung, und die Ausſetzliſte ward Anfangs von einer gemiſchten Commiſſion von zwei Handelsleuten und einem Schiffer jedesmal gemacht, und der Erfolg rechtfertigte vollkommen dieſe Einrichtung.

der bisherige ordentliche Gang dadurch würde gänzlich umgeändert werden.

Der Schiffer, welcher ſeine Nahrung nur auf den Stations-Hafen berechnen konnte, und die Einfuhr in denſelben als Nebenſache betrachtete, kann nun bei aufgehobenen Stations-Fahrten nicht mehr wie vorher auf Rückladung rechnen. Er iſt daher genöthigt, volle Fracht in ſeinem eigenen Hafen zu ſuchen, die aber bei den vielen Einladungs-Plätzen längs dem Rhein, wohl ohne Vergleich länger zurückbleiben muß, als dies in den Stations-Häfen geſchähe, weil dieſe bei der beſtehenden Stationsfahrt den allgemeinen Sammelplatz von Gütern bilden.

Ein Beiſpiel wird dies noch anſchaulicher machen. Der Mannheimer Schiffer, welcher mit erweislichem Schaden nicht unter 2000 Centner eine Fahrt unternehmen kann, geht bei beſtehender Stufen- und Stations-Fahrt ſchon mit 300 Centner zu Thal, und begnügt ſich alſo mit dem ſiebenten Theil ſeiner gewöhnlichen Ladung. Wenn er aber bei Aufhebung der Stations-Fahrt nicht mehr auf volle Rückladung rechnen kann, wie dies alsdann ſicher der Fall ſeyn würde, ſo müſſen die 300 Centner, mit denen er ſonſt ohne Bedenken abgefahren wäre, zurückbleiben, bis ſich in ſeinem Hafen eine volle Ladung für ihn anhäuft, welches aber aus leicht begreiflichen Urſachen mehrere Monate lang andauern kann; indem nur in den Stations-Häfen, und vermittelſt der Stufenfahrt, Güter, die aus den Zwiſchen-Häfen und Neben-Flüſſen kommen, hinreichend ſich ſammeln, um volle Ladungen zu bilden, während in dieſen einzelnen Häfen eine ſolche Menge nie vorhanden ſeyn kann, folglich auch dieſer Schiffer in dem gegebenen Falle ſo lange warten muß, und nicht eher als mit voller Ladung abfahren kann, wenn er nicht den größten Schaden leiden will.

Dies nämliche gilt nun auch für alle übrigen Rheinhäfen, bald mehr bald weniger, und beweißt unwiderſprechlich, daß nur durch die StufenFahrt und das Umladen in den StationsHäfen die größte Schnelligkeit der Transporte auf dem Rhein bezweckt werde.

§. 15.

Die Ausnahme im XI. Artikel, da ſie die Geſchwindigkeit der Transporte hindert, beweißt daher noch mehr für die Regel.

Den beſten Beweis, daß nur durch allgemeine Beobachtung der Stufenfahrt und des ſtaffelmäßigen Umladens Geſchwindigkeit der Transporte erzielt werde, liefert die der Stadt Frankfurt im XI. Artikel der OctroiConvention geſtattete Ausnahme. Es iſt notoriſch, und kann durch die Hafen-Regiſter von Kölln und Mainz belegt werden, daß ſo wohl die directen Ladungen nach Frankfurt ſelbſt, als auch wegen dieſer die übrigen nach Mainz beſtimmten, und in der Tour zu ladenden Güter auſſerordentlich verſpätet werden. Die Urſache davon liegt offen am Tage; denn da ohne dieſe Ausnahme im XI. Artikel alle zu Kölln angekommene Güter ohne Unterſchied den nach Mainz ausgeſetzten Tourſchiffern verladen worden wären, folglich ihre Ladung ſich ſchneller completirt hätte, ſo wird nun wegen dieſer Ausnahme das nach Frankfurt beſtimmte Gut von dem übrigen geſondert; hierdurch ſammelt ſich viel langſamer eine volle Ladung nach Frankfurt, und die der Tourladung entzogene Frankfurter Güter verſpäten dieſe ebenfalls, wodurch dann ſeit dieſem Artikel eine Stockung für die Oberfahrt ſich zeigt, die dem Handel nicht vortheilhaft ſeyn kann; oft war der Schade unberechenbar, der durch die verſpätete Ankunft die Eigenthümer der Transporte für Schreck und Straßburg, für den Neckar und den Main traf. Man weiß auch beſtimmt, daß die Frankfurter Handelsleute ſelbſt über die Langſamkeit ihrer directen Fahrt klagen, und einige von ihnen,

welche Güter über Mainz empfingen, ſolche, troz der erwähnter Maßen gelähmten Tourfahrt, viel eher vermittelſt des Marktſchiffes erhielten, als die zu gleicher Zeit in Kölln angekommenen, aber direct eingeladenen, zu Frankfurt anlangten. Verbindet man nun dieſen Umſtand mit jenen oben §. 12. angeführten, rückſichtlich der nöthigen Ausladung dieſer ſogenannten directen Fahrt, unter Wegs an der Mainſpitze; ſo wird man die richtige Folgerung ziehen, daß nur die reine Befolgung des Staffels die wohlthätigen Reſultate der Sicherheit und Geſchwindigkeit für den Rheinhandel gewähre; hingegen jede Ausnahme davon, die nur einzelnen Spediteurs nützlich ſeyn kann, Eines oder das Andere, gewöhnlich Beides, gefährde, folglich nie geſtattet werden ſollte.

§. 16.

Die StufenFahrt, verbunden mit der Tourladung, giebt billigere Frachten; ſie hebt im Ganzen den Credit des Rheinhandels.

In den StationsHäfen ſammeln ſich alle Güter; dort ſammeln ſich ebenfalls die Schiffer aller Diſtanzen; und jeder kann darauf zählen, daß er in ſeiner Tour eine Ladung erhält, und wenn die Anzahl Schiffer verhältnißmäßig iſt *), ſo trifft ihn auch in kürzerer Zeit die Rei-

*) Die dermalige Anzahl der Schiffer iſt durch die zu leichtersdings von der ehemaligen OctroiDirection bewilligten Aufnahmen in die Gilde zu der unverhältnißmäßigſten Größe angewachſen. Vergebens wurden Erinnerungen dagegen von Seiten der Handelskammern zu Kölln und Mainz gemacht. Der Fehler war geſchehen Es müßte daher in Zukunft keine Aufnahme ohne das Gutachten des Handelsſtandes geſchehen; für jetzt aber müßte die SchifferAnzahl reducirt und die unthätig gewordenen durch eine von den beibehaltenen Schiffern, durch Beiträge von ihren Frachten, zu bildende Kaſſe unterſtützt werden, bis ſie durch Todesfälle oder ſonſtige Eröffnungen wieder einrücken könnten.

he, und er kann allenfalls im Laufe von zwei Monaten auf eine Berg- und eine Thalfahrt rechnen. Der auf dieſe Weiſe ununterbrochen beſchäftigte Schiffer fährt um einen kleinen Verdienſt und wird doch wohlhabend, weil dieſer Verdienſt ſich ſo oft wiederholt.

Hierdurch müſſen denn die Frachtpreiſe nothwendiger Weiſe viel niedriger werden, und daher gewährt die Stufenfahrt auch noch nebſt den erwähnten Vortheilen der Transporte auf dem Rhein, auch jene der Wohlfeilheit; und da dieſe von Meſſe zu Meſſe regulirt werden, ſo ſind auch desfalls keine Unterſchleife denkbar.

Wie ſehr durch alles dieſes der öffentliche Credit des Rheinhandels gewinnen müſſe, leuchtet zu ſehr in die Augen, als daß deßfalls ein fernerer Beweis nöthig ſeyn ſollte. – Sicherheit, Geſchwindigkeit und billige Frachten, was könnte der WaarenEmpfänger noch mehreres fordern und wünſchen! – und dieß alles leiſtet das Staffelrecht zu Mainz und Kölln, aber auch dieſes allein. –

Denke man ſich nun im Gegentheil gänzliche Aufhebung dieſes Rechts; geſtatte man jede Fahrt und jede Art der Verladung auf dem Rheine nach Willkühr der Schiffer und des Handelsmanns, welche Unordnungen, und endlich welche Anarchie müßte nicht daraus entſpringen! – Die Ungleichheit des Rheins würde immerhin Ausladungen und Umladungen nöthig machen, wenn man ihn mit groſſen Schiffen befahren, und doch nicht weder Mainz noch Kölln als AusladungsPlätze benutzen wollte: aber wo ſind ſolche Punkte wie Mainz und Kölln von der Natur ſelbſt zu UmladungsPlätzen durch die paſſende Entfernung und Waſſertiefe beſtimmt?

Entweder müſſen alſo die in beiden Häfen bereits beſtehenden koſtbaren Vorrichtungen anderwärts mit auſſerordentlichen Koſten erſt errichtet, und dadurch Frachten

und ſonſtige Abgaben auf Koſten der WaarenEmpfänger erhöht werden, oder die Ladungen würden in kleinere Fahrzeuge vertheilt werden müſſen, und mancher Handlungs-Commis, und mancher gewinnſüchtige Spediteur, wenig um die Sicherheit und Erhaltung des Guts bekümmert, für welches er nach der Verladung nicht mehr haftet, und das alsdann blos dem Eigenthümer, nach der bekannten Regel, zu Grunde geht, macht nur mit jenem Schiffer Accord, der ihm am meiſten auf die Fracht vergütet, und ſo wird das Gut des Eigenthümers oft einem ſchlechten Schiffe, einem ungeſchickten Schiffer, und dennoch um hohe Fracht anvertraut werden.

Hierdurch alſo würde fürs Erſte alle Sicherheit in Hinſicht des Fahrzeugs und deſſen Führers verſchwinden, aber zugleich auch, nach dem bereits oben §. 15 Geſagtem, müßten die Waaren viel langſamer ſich ſammeln und viel ſpäter ankommen, oder endlich, was eben ſo ſchlimm für den Handel wäre, um etwas mehr Geſchwindigkeit in dieſe freyen Transporte zu bringen, würden ſich Geſellſchaften von TransportUnternehmern bilden, die die wenigſtnehmenden, folglich auch die unzuverläßigſten Schiffer ſich zugeſellten, und würden ein dem rheiniſchen Handel äuſſerſt drückendes Monopol errichten, wodurch nothwendig der Credit dieſes Handels gänzlich aufhören müßte.

Wie viel anders verhält es ſich in jeder Hinſicht bei genauer Befolgung des ſo weislich eingeführten, und ſo lange gut und zweckmäßig befundenen Staffelrechts! Dieß allein iſt auf Ordnung, Sicherheit, Geſchwindigkeit und Billigkeit der Frachten berechnet, dieß allein giebt und erhält den Credit des rheiniſchen Handels und der Transporte. Der ferne wohnende Kaufmann iſt dadurch wegen ſeiner Waaren beruhigt, er kann durch die vermittelſt des Staffels gehandhabte Ordnung im Voraus ſchon alle ſei-

ne NebenSpeſen berechnen, er weiß die Stunde der Ankunft ſeiner Güter, er erwartet ſie ruhig und kann auf keine Art übervortheilt werden.

§. 17.

Weder die Freiheit des Fluſſes noch der Handel werden dadurch beſchränkt.

Alle vorhergegangene Friedensſchlüſſe, wie bereits erwähnt worden, bedingten die Freiheit der Flüſſe beſonders des Rheines, und doch blieben die auf denſelben beſtehenden Gerechtſame gehandhabt, und nur vorzüglich die Anlegung neuer Zölle und Einführung neuer Rechte wurden unterſagt. Dieß beweißt ſchon hinreichend, daß man den Staſſel der beiden Städte nichts weniger als der freien Schifffahrt hinderlich, ſondern als das Wohlthätigſte für dieſelbe und den rheiniſchen Handel von jeher angeſehen, und denſelben als eine nothwendige Maasregel gehandhabt habe, deren treſſliche Reſultate denn auch die längſte Erfahrung beſtätigt hat. Man hat in den vorhergehenden §. §. gezeigt, wie ſehr dieſe Einrichtung des Umladens und der StufenFahrt alles das befördere, was die Schifffahrt ſichern und die Handlung beruhigen kann; durch ſie wird Niemanden der Gebrauch des Fluſſes unterſagt; ſie ſchreibt nur die Art und Grundſätze vor, nach welchen der Fluß, zur allgemeinen Sicherheit und zum allgemeinen Beſten des Handels, befahren werden muß; ſie iſt die höchſtnöthige Polizei dieſes großen Fluſſes, ohne welche ſelbſt ſogar keine Freiheit denkbar iſt. Jeder Bürger in einem Staate opfert gerne einen Theil ſeiner natürlichen Freiheit auf, um die Vortheile einer guten geſellſchaftlichen Ordnung zu genießen; wie viel mehr muß dies bei einem Fluſſe Statt finden, der, wie alle Seen, Ströme und alle in dem Staatsgebiet befindliche Gewäſſer, unter der Oberherrſchaft des Staats ſteht, der

ſo vielen Staaten gemein iſt, und um deßwillen ſchon eine allgemein begründete StaatsPolizei und allgemeine Geſetze haben muß, damit keine oft ſich einander ſtörende ParticularVerfügungen das Ganze verwirren, und eine höchſt ſchädliche Anarchie hervorbringen.

Man würde daher den Begriff von Freiheit zu weit ausdehnen, wenn man alle die Schifffahrt auf dem Rhein ſo wohlthätig leitende Einrichtungen und beſtehende FundamentalGeſetze als dieſelbe beſchränkend anſehen wollte, da im Gegentheile dieſe, erwieſener Maßen, unumgänglich nöthig ſind, und nur erprobte gute Zwecke haben.

Gerade dasjenige, was einige Spediteurs und Speculanten dermal als Freiheit ſo ſehr anpreiſen, was ſie, geleitet von PrivatIntereſſe, ſo ſehr wünſchen, dies wäre nichts weniger als Freiheit: nebſt dem, daß, wie bereits erwieſen worden, durch Hinwegſchaffung aller ſo gut berechneten und durch den Erfolg gerechtfertigten Einrichtungen der Stufenfahrt, Sicherheit, Geſchwindigkeit der Transporte, kurz der ganze Credit des Rheinſtromes verſchwänden, würden Monopole der Transporte und der Schifffahrt entſtehen, und dieſe ſammt dem Handel in Ketten legen.

§. 18.

Der Staffel iſt alſo ganz und ohne alle Ausnahme als allgemeine StaatsPolizeiMaasregel beizubehalten.

Aus allem, was bisher von der wichtigen, höchſtnöthigen, der Rheinſchifffahrt und Handel ſo wohlthätigen Einrichtung des Staffels und Umladens in den Städten Mainz und Kölln geſagt worden, kann keinen Zweifel mehr übrig laſſen, daß dieſelbe als allgemeine StaatsPolizeiMaaßregel beibehalten werden müſſe. Man hat aber auch dargethan, wie mit jeder Ausnahme die GüterSamm-

lung ſich mindert, wie die Abfahrt des Tourſchiffers verſpätet, und die ſo beruhigende ſich ſchnell folgende Vertheilung der Waaren vereitelt wird, wie dadurch Kaufleute leiden, welche eigene Güter dem Rhein anvertrauen; beſonders ſind dieſe verderblichen Folgen bei der Ausnahme im XI. Artikel der OctroiConvention für das Ganze in die Augen fallend; denn durch dieſelbe befindet ſich das ſchnelle Sammeln der Güter von allen Richtungen her, und das geſchwinde Abfahren des StationsRangſchiffers durch die Menge Güter, welche dem Tourſchiffer entzogen werden, ganz beſonders gelähmt, und das allgemeine Wohl der Schifffahrt und Handlung wird dem Wohle einzelner Individuen aufgeopfert.

Soll nun, wie es nach richtigen Grundſätzen nicht wohl bezweifelt werden kann, dieſe Staffelfahrt und Umladung in beiden Städten ferner als nöthige FlußPolizei beibehalten werden, ſo muß dieſelbe ohne alle Ausnahme und beſonders mit Aufhebung des XI. Artikels in der OctroiConvention, ſo wie es von jeher geweſen, als Grundlage feſtgeſetzt, und blos allein die den erwähnten niederrheiniſchen Städten vergünſtigten Meßfahrten belaſſen werden.

Die Stadt Frankfurt iſt dadurch im mindeſten nicht gefährdet, vielmehr erhält dieſelbe ihre von Kölln kommenden Waaren vermittelſt des Marktſchiffes zwiſchen Mainz und Frankfurt viel eher, und ſie kann die den Rhein hinab zu verſendenden Güter viel geſchwinder auf dem nämlichen Wege befördern. Dieß lehrte die ſo lange vorher beſtandene Ordnung der Dinge. Nur einige Frankfurter Spediteurs, die ſich in neueren Zeiten durch dies directe Geſchäft einen nahmhaften Vortheil zu verſchaffen wußten, würden darunter leiden. Allein wie wäre es denkbar, daß, um Mittelperſonen zu begünſtigen, ein nur durch das Zuſammenwirken Aller wohlthätiges Prin-

cip durch Ausnahmen zerſtört, daß das, was Zweck iſt, aufhören, und eine bloße Nebenſache begünſtigt werden könnte?

§. 19.

Die OctroiConvention iſt als eine ſolche vortreffliche StaatsPolizeiMaaßregel beizubehalten.

Der nach dem Lüneviller Frieden und in Gemäßheit des §. 39. des ReichsdeputationsSchluſſes errichtete OctroiVertrag, befaßt die Commerzial- und Schifffahrts-Verhältniſſe des Rheinſtromes, und enthält zwei Gegenſtände, die Einrichtung und Erhebung der Rheinzölle, und eine RheinſchifffahrtsPolizei über den Transport der Güter, ſowohl aus den Intermidiär- als aus den StationsHäfen Mainz und Kölln.

In Hinſicht des letztern Gegenſtandes wurden durch dieſen Vertrag die alten Einrichtungen des Staffels und Umſchlags in Mainz und Kölln beibehalten, und dieſelben als StationsStädte für den Ober-, Mittel- und Niederrhein beſtimmt; (Artikel 3, 4, 5, 6) die Schifffahrt ward in die große und kleine eingetheilt, und für Erſtere eine gemeinſchaftliche Gilde ausſchließlich errichtet; die kleine Schifffahrt, welche die Stationen nicht paſſiret, aber allen Schiffern beider Ufer frei belaſſen (Artikel 14—21.). Die Frachten wurden nach dieſem Vertrage von der OctroiDirection, nach vorläufig eingeholtem Gutachten der betheiligten Handelskammern und Obrigkeiten, von einer Frankfurter Meſſe zur andern regulirt, (Artikel 13.) die Form, unter welcher die Schifffahrt betrieben werden ſoll, iſt durch die mit jedem Schiffe zu führenden Maniſeſte vorgeſchrieben (Artikel 9.). Alle dieſe und noch mehrere, auf die Ordnung, Sicherheit und Geſchwindigkeit der Transporte abzweckende Vorſchriften der Convention ſind unverkennbar vortrefflich, und ver-

dienen in jeder Hinſicht als Baſis auch fernerhin zum Grunde gelegt zu werden, indem, einige nöthige Veränderungen abgerechnet, dieſe Convention als Muſter einer unter mehreren Staaten gemeinſamen FlußPolizei angeſehen werden kann.

Es müſſen aber immer bei deren Anwendung beide obenerwähnte in derſelben enthaltene Gegenſtände und Rechte der OctroiDirection von einander unterſchieden bleiben, um die jedem Staate zukommenden eigenthümlichen landesherrlichen Rechte nicht zu beeinträchtigen.

Im eigentlichen Sinne hat das SchifffahrtsOctroi bloß die Erhebung der ſtatt des Zolles eingeführten OctroiGebühren und die ZollPolizei in ihrem ganzen Umfange zum Gegenſtand; dann hat die Octroi-Direction die Aufſicht und die Handhabung des Ganzen, ſowohl in Anſehung der GebührenErhebung, als auch der übrigen die FlußPolizei und die desfallſigen Einrichtungen betreffenden Vorſchriften *).

Dieſe Aufſicht und Handhabung darf daher nicht mit der TerritorialHoheit und Gewalt der Landesherren der Rhein- und StationsHäfen in Colliſion kommen, dieſen muß die Polizei auf ihrem Ufer nach dem Geiſte der Convention ſelbſt ungekränkt belaſſen bleiben, wie dieß der 17. Artikel derſelben deutlich verfügt, indem er verordnet, daß die Reglements von der StaatsGewalt erlaſſen

*) Art. 43. Das Octroi erhält einen GeneralDirector, deſſen Geſchäft ſeyn wird, das Ganze zu leiten, über die Einrichtung und Erhebung der SchifffahrtsOctroiGebühren zu wachen, die Einförmigkeit und die vorgeſchriebene Erhebung zu handhaben, und auf alles ein wachſames Auge zu haben, was auf das Octroi Bezug haben kann, ſo wie für die Vollziehung der gegenwärtigen Convention beſonders zu ſorgen.

werden müſſen, unter welcher die Häfen gelegen ſind *). Eben ſo wenig ſoll auch die OctroiVerwaltung ſich in die den Handel allein intereſſirenden Gegenſtände einmiſchen, indem dadurch derſelbe, dem Endzweck einer geſunden StaatsPolizei zuwider, unnatürliche Hinderniſſe finden würde.

§. 20.

Schluß.

Die Vortheile dieſer einfachen, für Handel und Schiffahrt allgemein nützlichen Einrichtungen des Stafpfeis der Städte Mainz und Kölln können nun nach dem bis jetzt Geſagten keinem Zweifel mehr unterliegen. Die richtige, von der Natur ſelbſt den beſondern Eigenſchaften des Fluſſes angemeſſene Abtheilung der Stationen und nöthigen UmladungsPlätze; die in deren Häfen ſich befindenden Vorrichtungen, die dort ſich immer fort bildende und erhaltende Pflanzſchule der Schiffer; die Vorſichts-Maaßregeln, welche über die Tauglichkeit der Fahrzeuge, über das Ein- und Ausladen und den Zuſtand der Güter daſelbſt angewandt werden, geben die möglichſte und beruhigendſte Sicherheit. — Das Sammeln aller Güter in den StationsHäfen, deren ſchnelle Umladung und

*) Art. 17. Die Anordnungen, welche die Organiſation und Polizei dieſer (der Schiffer) Gilde betreffen, ſollen für Kölln durch den Präfecten des RuhrDepartements und für Mainz durch den Präfecten vom Donnersberger Departement beſtimmt werden. Beide Präfecten werden zu dieſem Ende zwei Mitglieder der Handelskammern, zwei alte Schiffmeiſter und einen von den bei dem Octroi angeſtellten Inſpectoren von der rechten Rheinſeite zu Rathe ziehen. Dieſe Anordnungen ſollen dem GeneralDirector des Octroi mitgetheilt, und der Genehmigung der franzöſiſchen Regierung deswegen unterworfen werden, weil die StationsStädte auf dem linken Rheinufer liegen.

Vertheilung in die bereit ſtehenden Tourſchiffe, der unaufhaltſame Transport bis zur nächſten Station, gewährt eine Geſchwindigkeit, die auf keine andere Art erzielt werden kann, und nur Ausnahmen von der allgemein beſtehenden Regel können, wie man bereits zur Genüge dargethan hat, dies aus dieſen Einrichtungen entſpringende Gute lähmen und gänzlich aufheben.

Dieſe Einrichtungen, weit entfernt eine vernünftige und mit dem allgemeinen StaatsWohl vereinbare Freiheit zu beſchränken, unterſtützen, beleben den Handel und die Schifffahrt, indem ſie dieſe beiden Zweige des Wohlſtandes der Staaten einer nothwendigen Ordnung und Polizey unterwerfen, ohne welche keine gemeinnützige Zwecke erreicht werden können; dies iſt ſo wahr, daß, wenn dieſe Einrichtungen nicht von jeher ſchon beſtanden hätten, dieſelben noch eingeführt werden müßten. Endlich würde die OctroiVerwaltung ſelbſt wegen der richtigen Erhebung ihrer Gebühren nicht die volle Garantie haben, die ſie durch die Stations- und StaffelStädte findet.

Allein dieſe Einrichtungen des Staffels und des Umladens, um den ganzen Zweck derſelben zu erreichen, müſſen ganz in ihrer Reinheit erhalten werden; eine Ausnahme, die Vergünſtigung für eine Stadt, würde erwieſener Maaßen hinreichend ſeyn, die GüterSammlungen beträchtlich zu mindern, die Abfahrt der Tourſchiffer zu verſpäten, und Stockung in das Ganze zu bringen. Es würde daher, ehe ſolche Ausnahmen geſtattet werden ſollten, viel beſſer ſeyn, alsdann die ungebundenſte Freiheit der Verladungen zu belaſſen, und zwar dergeſtalt, daß bei Aufhebung der bisherigen StationsFahrten die Verladungen ohne irgend eine fremde Einmiſchung nach Willkühr und Uebereinkunft des Handelsmanns mit dem Schiffer geſchähen, hierdurch würde

wohl Anarchie entſtehen, allein ſie würde in ihren Folgen weniger ſchädlich ſeyn, als nur halbe Maßregeln durch geſtattete Ausnahmen, die nur Einzelnen nützen könnten, dem Ganzen aber verderblich ſeyn müßten.

Doch dieß wird unmöglich zu befürchten ſeyn, indem die Sache für ſich ſelbſt ſpricht, und die Stadt Mainz in der froheſten Ueberzeugung iſt, daß die durch eine ſo lange Erfahrung gut und wohlthätig befundene Einrichtung des Staffels und des Umladens in den Häfen Mainz und Kölln in ihrem reinem Princip ohne alle Ausnahme werde beibehalten und gehandhabt werden.

Franz Graf von Keſſelſtatt.
Baron Heinrich Mappes.
Philipp Heinrich Hadamar,
Dr. der Rechte.
Abgeordnete der Stadt Mainz.

Anlage Nro. 1.

Königlich Privilegium über die Staffel zu Mainz.

Wir Maximilian von Gottes Gnaden Römiſcher König, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, zu Hungern, Dalmatien, Croatien, ꝛc. König, Ertzherzog zu Oeſtreich Hertzog zu Burgunt, lotrigk zu Brabant zu Steuer, zu Kernden zu Crain zu Lutzenburg und zu Geldern Graf zu Flandern zu Habspurg zu Tirol zu Pfirt zu Kyburg zu Artys und zu burgunt Phellenz Grave zu hennegau zu hollandt zu Selandt zu Namur und zu Tyhen, Margrafe des heiligen Römiſchen Reichs und zu Burgunt, Landgraf zu Elſaſ, Herr zu Frießland auf der Windiſchen Mark zu Vertenau zu Solms und zu Mecheln, Bekennen, und thun kundt allermeniglich mit dieſem Briff,

daß der Erwürdige Bertoldt Ertzbiſchoff zu Mayntz unſer und des heyligen Reichs Ertzkanzler lieber Neve und Churfürſt uns hatt fürbracht, wie bey ſeinen fürfahren Ertzbiſchoffen zu Maintz in der Stadt Maintz lange Zeit, ein ſtaffel mit der niderlag und umbſchlage der Kaufmannſchaften übung uybt gebräuch ſeyn herkommen und mit ihrer Ordnung und maßgehalten worden, und uns untertheniglich angeruffen und gebetten, daß wir ſeiner Liebe Nachkomme undt Stifft Maintz die gemelte Staffel mit allen und jeden Uibungen und Gebräuch, wie die untzhero geübt, gehalten und gebraucht worden iſt zu beſteten und confirmiren genediglich geruheten; deſhalben wir angeſehen, des gemelten Ertzbiſchoven Bertolds vleiſe, bede undt ihme ſeine Nachkomment und Stifft Maintz ſolche Staffel zu der Stat Maintz mit allen und jeden rechte Uebungen herkommen, Bezirkh und Gebräuch beſtediget confirmirt, und erneuwert, beſteten, confirmiren auf beſonderen Genaden, und geben ihme auch die von neuwem uß römiſch Königlicher macht vollkommenheit eigener Bewegnuſ und rechter Wißen in, und mit Craft dißes Briefs, alſo daß der genanth unſer lieber Neve und Churfürſt ſein Nachkhommen, und Stifft, ſolche ſtaffel ſollen und mögen hinfürder ewiglich halten üben und gebrauchen mit Niederlage, Umſchlage, und aller Gerechtigkeiten, wie die untzhero gehalten, geübt und gebraucht worden iſt, von allermeniglich ohnverhindert; und erſtaden auch hirmit, uß vorgemelter macht und wißen, alle, und jede mängell undt gebrechen, wie und in weswegen die möchten hirwider geſein oder angezeigt werden, auch ohngehindert und hindannen geſetzt Obladungen von uns, gegen den gemelten Ertzbiſchoffen Bertholdt auf jemandes Anſuchen der gemelten Staffel halb ausgangen und die ſach zurecht anhängig gemacht, were, daß, undt alles

andere wie hirmit auß vorgemelter macht und bewegnus wollen hindan geſetz haben;

Und gebieten darauß allen, und jeden Churfürſten, Fürſten, Praelaten, Grafen, Herrn Ritterſchaft undt Stätten bei einer peen, nämblich tauſent Mark löttiges feines golts halb zu unſer königlicher Cammer und den anderen halben theil, dem gemelten unſern lieben Neven, ſeinen Nachkhommen, und Stifft ahn übung und gebräuch ſolcher ſtaffell nit irret verhindert, oder enget, ſondern ſie den, ohne Irrung und Eintrag beruret, gebrauchen und nießen laſſet, als lieb euch und euwerem jeden ſey unſere undt des Reichs ſchwere Ungenadt, und die vorgemelte peen zu vermeidten mit Urkundt dieß briffs beſiegelt, mit unſerem Königlichen Inſiegel, geben in unſer undt deſ heylichen Reichs Statt wormbs, ahm Vierzehnten Tag des Monats July nach Christi geburt vierzehnhundert fünf und neuntzigſten, unſerer Reiche des Römiſchen im zehenden und des hungeriſchen im Sechſten Jahren.

Ad Mandatum Dni Regis proprium.

Daß gegenwerdig Copia aus dem Erſten Lägen oder Commun Buch Dni Archiepisc. Bertholdi ſo in dem Churfl. Maintziſchen Archivi befindtlich Extrahirt, undt nach vleißiger collationnirung von wort zu worten allerdings gleichlautendt befunden worden. Attestor ego.

Jodocus Stumpff Regiſtrator.
Moguntinus. m. pria.

Anlage Nro. 2.

Auszüge aus der RheinſchifffahrtsOctroiConvention.

Art. 3.

Man iſt ausdrücklich übereingekommen, daß die alten Einrichtungen des Umſchlags, das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge betreffend, welche in den Städten Mainz und Kölln Statt haben, mit Vorbehalt der in gegenwärtigem Vertrage ausgedrückten Einſchränkungen, beibehalten werden ſollen, dergeſtalt, daß die Schifffahrt in dem obern, mittlern und untern Theile des Rheins durch diejenigen Fahrzeuge, deren Bau und Ladungsfähigkeit am beſten einem jeden dieſer Theile des Fluſſes gemäß eingerichtet iſt, und durch diejenigen Schiffer ausgeübt werden ſoll, welche die meiſte Kenntniß und Erfahrung davon zu beſitzen Gelegenheit haben.

Art. 4.

Kraft vorhergehender Uebereinkunft wird die Stadt Kölln fortfahren, die Station der Schifffahrt zwiſchen Holland und Mainz zu ſeyn, die große und kleine Schiffe und andere Fahrzeuge, welche von einem unterhalb Kölln liegenden Orte kommen, ſollen verbunden ſeyn, in dem Hafen dieſer Stadt anzuhalten, daſelbſt auszuladen und ihre Ladungen in andere Fahrzeuge überzuſchlagen.

Art. 5.

Die Stadt Mainz wird ebenfalls zufolge gedachter Uebereinkunft fortfahren, die Station der Schifffahrt zwiſchen Kölln und Straßburg zu ſeyn; die großen und kleinen Fahrzeuge ſollen ebenfalls gehalten ſeyn in dem Hafen dieſer Stadt nach dem vorhergehenden Artikel umzuladen.

Art. 6.

Die nämlichen Vorſchriften ſollen für jene Fahrzeuge gelten, welche den Rhein hinunter fahren; dem zufolge ſollen alle diejenigen, welche ebenfalls oberhalb Mainz geladen worden ſind, nicht weiter fahren können, als in den Hafen dieſer Stadt, woſelbſt ſie ihre Ladungen in andere Fahrzeuge überſetzen müſſen, ſo wie jene, welche zu Mainz oder an einem andern Orte zwiſchen Mainz und Kölln geladen worden ſind, an dem Hafen von Kölln nicht vorbeifahren können, ohne ihre Ladung in andere große oder kleine Schiffe übergeſetzt zu haben.

Art. 10.

Die Freiheiten der Frankfurter Meſſe ſollen, was die Stations-Städte angeht, künftighin fortwährend beſtehen, wie dies zeither der Fall war.

Art. 11.

Auſſer den Freiheiten, deren die Frankfurter Meſſen genießen, erhalten die dem Hafen von Mainz zugehörigen Schiffe, welche von Mainzer Schiffern geführt werden, und welche in der StationsStadt Kölln für Rechnung der Frankfurter Kaufleute geladen worden ſind, und worin ſich nur für die Stadt Frankfurt beſtimmte Waaren befinden, die Begünſtigung, ſich unmittelbar nach Frankfurt begeben zu können, ohne in Mainz umladen zu müſſen; jedoch ſind die Schiffsmeiſter der geſagten Schiffe gehalten, in dem Hafen von Kölln eine Erklärung von ſich zu geben, daß ſie Willens ſeyen, dieſen Vortheil benutzen zu wollen.

Sie werden in dieſem Falle auf dem Büreau zu Wellmich über das gewöhnliche OctroiRecht noch den zehnten Theil deſſelben entrichten, und zu Mainz die Hälfte des Wag- und Krahnengeldes bezahlen, welches ſie ihrer La-

dung nach hätten bezahlen müſſen, falls ſie in dieſer Station aus- und umgeladen hätten.

Die Schiffführer werden gehalten ſeyn, die Manifeſte ihrer Ladung vorzulegen.

Gegenwärtige Ausnahme darf in keinem Falle auf ſolche Schiffe ausgedehnt werden, welche einem andern Hafen als dem Mainzer zugehören, eben ſo wenig als auf jene Schiffe, welche im Ganzen oder auch zum Theile mit Waaren beladen ſind, welche eine andere Beſtimmung als nach Frankfurt haben.

Anlage Nro. 3.

Copia Decreti ahn Commercien Rath Engel und Rathsverwandten Schorr ddo. Mainz d. 4. 7bris 1748.

Nachdemahlen Ihro kurfürſtl. Gnaden, unſer allerſeits gnädigſter Herr auf mehrmaliges unterthäniges Suppliciren der hieſigen Schifferzunft forthin über derſelben Zuſtand und allerdings nöthiges RettungsMittel nach eingelangter pflichtmäßigen Zeugniß deren der Sachen Kundigen aus landesväterlicher Milde gnädigſt bewilligt haben, daß dermalen

Erſtens der hieſigen Schifferzunft ſämtliche unterrheiniſche Gütern gleich denen oberrheiniſchen zu Beſchiffung nach und von Frankfurt zu Berg und Thal zugelegt und davon

Zweit. allein dasjenige ausgenommen und denen hieſigen Marktſchiffern beibehalten ſeyn ſolle, was aus dahieſiger Stadt nacher Frankfurt, oder von daſelbſten anhero für hieſige Stadt an Waaren, Gütern ſofort auch Wein und Früchten abzuführen vorkommt; wo benebens

Dritt. dann auch beſagten Marktſchiffern die Passagiers und zugehörige Bagage und Effecten bevorbleiben, als wird dem kürfürſtl. Commercien Rath Engel und Rathsverwandten Schorr hiemit anbefohlen, bei der dieſen Nachmittag gleich zu berufenden Schifferzunft mit Zuziehung des Beſeher, Nachgänger und Uiberſchläger die vorderſame Einricht und Vorkehr dahin zu thun, und ſolche demnächſt ſchriftlich dahier einzubringen, damit nunmehro wegen beſtändig ohnklagbarer Befriedigung deren beſagten niederrheiniſchen Gütern auf Frankfurt und zurück ebenwohl die genugſame Sicherheit obhanden ſeyn möge, als bis daher wegen deren oberrheiniſchen keine Beſchwerden zu vernehmen geweſen, wobei dann beſonders die mehrgedachte Schifferzunft vor die gute und ohnmangelhafte Beförderung der Kaufmannſchaft in solidum zu haften, weniger nicht den Frachttax zu beobachten hätten, und ſo viel

Vier. die Verzollung anbelangt, ob zwar dießfalls wegen denen oberrheiniſchen Gütern der ſonſt gewöhnliche Nachlaß denen hieſigen Schiffleuten zur Zeit angediehen, gleichwohlen von den unterrheiniſchen Gütern die Verzollung stricte wie Marktſchiffern nach ihrem ſelbſt eigenen Erbieten leiſten ſollen, und da

Fünft. denen hieſigen Marktſchiffern ſolchergeſtalten ihre Nahrung geſchwächet wurde, als hättet ihr dem Klippel und Reiter hierbei gleichfalls bekannt zu machen, daß ihnen kein weiteres Beſtandgeld ſo lang abgenommen werden ſolle, als wegen deren kurpfälziſchen Hemmungen die gegenwärtige Nothhülf fürwähren wird. Sign. etc.

Anlage Nro. 4.

Ministère de L'Intérieur.

Paris le 22. Juillet 1808.

Le Ministre de l'Intérieur.

Vu l'art. 10. de la convention du 15. Août 1804 entre S. M. Impériale et S. A. E. le Prince Primat touchant l'octroi du Rhin qui porte que les franchises des foires de Francfort, en ce qui concerne les stations de la navigation du Rhin, continueront d'avoir lieu comme par le passé;

Vu la délibération de la direction générale dudit octroi en date du 27. Août 1807 qui, en déterminant le prix du frêt sur le Rhin pour diverses destinations, en fixe un pour la navigation directe de Francfort à Cologne;

Vu la décision de la Commission de revision en date du dix-huit Février 1808, qui déboute les préposés du commerce de Francfort de leur demande tendante à obtenir la navigation directe de Francfort à Cologne sans rompre charge à Mayence, et leur fait défense d'y contrevenir;

Considérant que les Priviléges des foires de Francfort, en ce qui concerne la navigation directe, doivent être constatés avant que l'on puisse statuer sur l'objet de cette contestation,

Arrête ce qui suit:

Art. 1. Il sera, à la diligence du directeur gl. de l'octroi du Rhin, fait une enquête publique, à l'effet de savoir, si dans les tems qui ont précédé la réunion des départemens de la rive gauche du Rhin à l'Empire Français, les embarcations chargées à Francfort de marchandises destinees pour les

villes situées sur le Rhin au dessous de Mayence, étaient ou non dispensées de rompre charge au port de Mayence, lors des foires de Francfort, et pendant combien de jours chaque année.

En conséquence le Directeur Général fera connaître ladite enquête par les papiers publics et fixera un espace de trois mois, pendant lequel tous ceux qui pourront donner des renseignemens, seront sommés de le faire, soit de vive voix, soit par écrit. Les dépositions verbales seront reçues sans frais, par les receveurs de l'Octroi.

Art. 2. Les trois mois expirés, le Directeur Général rendra compte sommairement dans un rapport particulier, de tous les renseignemens, résultant de cette enquête, et il exprimera son opinion et celle des inspecteurs de l'octroi individuellement sur le fonds de la question.

Art. 3. Mr. le Conseiller d'Etat, Directeur général des ponts et chaussées est chargé de l'exécution du présent arrêté. Signé *Crétet.*

Pour copie conforme. Le Chef de la division de la navigation générale intérieure. Signé *Beaunier.*

Pour copie conforme. Le directeur général de l'octroi de navigation du Rhin. Signé *Eichhof.*

Pour ampliation. Le Secrétaire général de la préfecture. Signé *Ruell.*

Pour copie conforme.

Le Maire de Mayence.

Macké.

Anlage Nro. 5.

Extrait

du registre des Délibérations de la Commission assemblée en vertu de l'article 123 de la Convention sur l'octroi de navigation du Rhin.

Mayence le 18. Février 1808.

La Commission, vu les réclamations du Commerce de Francfort, expositives que, contrairement à la Convention, les bateaux allant de Francfort à Cologne sont forcés de rompre charge à Mayence, que par suite de cette mesure on les astreint à présenter les feuilles particulières de chargement à la Commission du port de Mayence; qu'on avait délivré des feuilles générales de chargement dans le port de Mayence, mais que le Commerce de Cologne avait refusé de s'en contenter, sous le prétexte qu'elles n'étaient pas conformes à l'art. 102 du Code de commerce pour n'avoir pas énoncé le nom du commissionnaire intermédiaire; lesdites réclamations tendantes à ce que le droit de faire partir des bateaux chargés à Francfort pour le port de Cologne, sans rompre charge à Mayence, et sans s'y arrêter plus long-tems qu'il ne faut pour le payement de l'octroi, soit maintenu;

Vu le mémoire de la Chambre de commerce de Mayence relatif au même objet, et tendant à ce qu'il soit fait défense aux bateaux venant de Francfort de passer le port de Mayence sans y rompre charge;

Considérant que les Stations de Cologne et Mayence ont été conservées dans la convention de 1805 pour la sûreté et célérité du commerce, que par conséquent toutes les questions y relatives regardent la police de la navigation, et sont comme telles de la compétence de la Commission;

Considérant, quant au fond, que le Commerce de Francfort n'a produit aucune pièce par laquelle son assertion d'avoir joui de ce droit sous l'ancien régime soit établie; que la chambre de commerce de Mayence a au contraire produit des pièces en forme authentique, qui établissent la preuve que l'ancien droit d'étape à été exercé sans aucune exception, et qu'en des cas particuliers le prince a seulement dispensé par un effet de sa grace, et sous la reserve expresse que ces faits ne doivent tirer à conséquence. Mais

Considérant que dans l'espèce, d'un côté l'art. 128 de la Convention défend d'alléguer, pour infirmer ses dispositions, ni même pour y suppléer et les interprêter, aucun traité, non plus qu'aucunes constitutions, lois, ordonnances, réglemens ou usages d'une date antérieure, de quelque autorité que ces lois et ordonnances soient émanées, et quelques anciens et universels que puissent avoir été ces usages, mais la présente convention servira de règle unique en ce qui concerne la navigation du Rhin, sa police et les droits auxquels elle est soumise."

Que de l'autre côté, s'il est vrai de dire que l'art. 3. n'a fait que conserver les anciens établissemens de relâche et d'échelle qui subsistaient dans les villes de Mayence et Cologne, il n'en est pas moins vrai que les deux hautes parties contractantes n'ont pas abandonné à l'arbitraire, en quoi l'étendue de ces établissemens doit consister, qu'elles n'ont pas voulu laisser subsister des altercations invétérées, mais qu'elles ont réglé de la manière la plus positive l'exercice de ces droits.

Qu'ainsi pour l'espèce proposée, il est statué formellement par les Articles 4., 5. et 6., qu'en vertu de l'art. 3. les embarcations qui auront été

chargées au dessus de Mayence, ne pourront se rendre plus loin que le port de cette ville, et devront y verser leur chargement dans d'autres barques ou bateaux.

Qu'il n'y a exception à la règle générale, établie par les art. 4 et 5, que dans les cas prévus par les art. 10 et 11., mais que les exceptions-mêmes confirment la règle;

Il suit de ces principes qu'il n'y a plus lieu d'alléguer d'anciens usages, dussent-ils même être prouvés; que les dispositions de la convention sont claires, précises et générales; qu'il n'y a donc pas lieu d'admettre des distinctions qui anéantiraient leur effet;

Considérant quant aux réclamations subsidiaires, qu'on n'en a point fait une demande formelle; que l'objet se trouve en outre réglé tant par la Convention de 1805 que par le réglement de station;

Pour ces motifs,

La Commission a débouté et déboute les préposés du Commerce de Francfort de leur demande tendante à obtenir navigation directe de Francfort à Cologne, sans rompre charge à Mayence, leur fait défense de contrevenir à la présente décision, sous les peines de droit; et quant au surplus de leurs réclamations, dit qu'il n'y a pas lieu à délibérer, sauf à eux à se mettre en règle s'ils s'y croient fondés;

Arrête en outre qu'expédition du présent sera transmise aux réclamans, au Directeur général de l'octroi de navigation, et à la Chambre de commerce de Mayence.

Signé, Jean Bon St. André, Président.
Le Comte de Beust. Wernher.
Becker, secrétaire.
Pour Expédition conforme,
Le secrétaire de la Commission
Becker.

Anlage Nro. 6.

Extrait

du régistre des délibérations de la Commission assemblée en vertu de l'article 123 de la Convention sur l'octroi de navigation du Rhin.

Mayence, le 22. Février 1808.

Vu les Mémoires présentés par le Maire de la ville de Mayence et la Chambre de Commerce de la même ville, par lesquels après avoir exposé, que contrairement à la Convention de 1805 et au droit de relâche conservé à la ville de Mayence, les bateaux du haut et du bas Rhin, au lieu d'entrer directement dans le Mein, selon la faculté à eux accordée par les Articles 11 et 12 de la Convention, déchargent à la pointe du Mein au milieu du fleuve sans aucune surveillance et sans nul secours; les Exposans demandent qu'en éxécution de la Convention tout chargement et déchargement à la pointe du Mein soit défendu.

Considérant que, selon l'art. 3 de la Convention, le but principal des établissemens de relâche a été que la navigation sur toutes les parties du fleuve, soit exercée par des embarcations dont la construction et la capacité sont le mieux appropriées à chacune de ces parties du fleuve;

Considérant que, si les Articles 11 et 12 permettent, dans les cas y prévus, à quelques embarcations d'entrer dans le Mein sans rompre charge à Mayence, cette faculté ne peut s'entendre que des embarcations appropriées à la navigation du Mein;

Considérant que l'Art. 11 n'accorde la faculté y énoncée qu'aux embarcations qui vont directement de Cologne à Francfort; or l'idée d'une embarcation allante directement est exclusive de celle d'un changement qui pourroit se faire en route, puisque l'embarcation, loin d'y aller directement, ou n'y vient pas du tout, ou emprunte une autre embarcation qui ne vient pas de Cologne;

Considérant que si l'Art. 12 ne se sert pas littéralement du terme directement, les dispositions sont cependant liées avec l'Article analogue qui le précède et en reçoivent leur interprétation; qu'en outre les dipositions textuelles de l'Art. 12 ne sont relatives qu'aux embarcations qui viennent du haut Rhin pour se rendre à Francfort, ce qui exclut les embarcations qui ne viennent point du haut Rhin, et qu'on emploie seulement à l'embouchure du Mein dans le Rhin;

Considérant que l'abus dénoncé est contraire à l'esprit de la Convention dont toutes les dispositions tendent à porter sûreté, célérité et régularité dans cette partie si longtems négligée;

Mais considérant que les réclamans n'ont allégué aucun cas particulier où l'on ait contrevenu à la Convention, où qu'on se soit opposé a son exécution,

Pour ces motifs:

La commission déclare qu'il n'y a pas lieu quant à présent de prononcer, sauf aux réclamans de

pourvoir ainsi qu'ils aviseront à la stricte éxécution de la loi.

Ordonne en outre qu'expédition du présent sera transmise au Maire ainsi qu'à la Chambre de Commerce de Mayence.

Signé, Jean Bon St. André, Président. Le Comte de Beust. Wernher. Becker, Secrétaire.

Pour expédition conforme,
Le Secrétaire de la Commission
Becker.

III.

Ueber die

Freiheit der Rheinſchifffahrt.

Ein Sendſchreiben von **** an *****.

P. P.

Sie überſchickten mir jüngſt eine, von Abgeordneten der Stadt Mainz zu Wien, umgetheilte Schrift, welche den Titel führt:

Das Staffel-Recht, oder die Stations-Fahrt auf dem Rheine, insbeſondere die Staffel-Gerechtſame der Stadt Mainz, in geſchichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinſicht dargeſtellt —

und fragten mich um meine Meinung. Noch ehe ich Ihren Brief erhielt, kam mir ein dieſen Gegenſtand betreffendes ProMemoria zu Geſicht, deſſen Verfaſſer ich ſo wenig kenne, als ich den Grund, warum daſſelbe abgefaßt worden, beſtimmt angeben kann, in welchem, wie mir dünkt, die Sache richtig, kurz und doch erſchöpfend dargeſtellt iſt. Sie erlauben mir, daß ich dieſes ProMemoria wörtlich, ſo wie meine Abſchrift lautet, in

welcher jedoch der Schluß fehlt, hierher ſetze und dann noch einige Erläuterungen beyfüge.

Pro Memoria.

Die Freiheit der Rheinſchiffahrt, welche ſchon in dem Münſterſchen Frieden, Art. 12., in dem Ryswickiſchen Frieden, Art. 18., in dem Badenſchen Frieden, Art. 6., feſtgeſetzt war, iſt durch den Pariſer Frieden:

„La navigation sur le Rhin, du point où il de-
„vient navigable jusqu'à la mer, et réciproque-
„ment, sera libre de telle sorte, qu'elle ne
„puisse être interdite à personne, et l'on s'occu-
„pera au futur congrès des principes, d'après
„lesquels on pourra régler les droits à lever
„par les états riverains de la manière la plus
„égale et la plus favorable au commerce de
„toutes les nations."

gegen jede Beſchränkung, wohlthätig ſicher geſtellt worden.

Drückender Stapel und Ueberſchlag, und was mit dieſen verhaßten Erfindungen längſt vergangener Zeiten verpaaret, — nachtheilige Anmaßungen veralteter Schiffer-Gilden und Innungen — alle die läſtigen Beſchränkungen, welche das Emporkommen des Handels hemmen, und nur den Eigennutz weniger Einzelner befriedigen, haben nun zum Wohl des Ganzen, glücklich das lange gewünſchte Ende erreicht.

Was es ſchon in den älteſten Zeiten mit der Schiffahrt von Frankfurt nach Cölln, und von Cölln nach Frankfurt, — oder mit der ſogenannten Thal- und Bergfahrt für eine Beſchaffenheit hatte, ſchildert die ſchlichte Erzählung des Handelſtandes zu Cölln, welche der Magiſtrat zu Cölln, dem Magiſtrat zu Frankfurt, am 18ten April 1641 mittheilte, ganz einfach ſo:

„Wollen nicht verhalten, daß zwar bei der Stadt „Mainz einige Stapelgerechtigkeit prätendirt und uſur„pirt ſeyn mag, in allen ſolchen Waaren und Gütern, „welche von dieſer und anderen Rheiniſchen Städten nach „Straßburg, Speyer und dergleichen am Rhein gelegene „Orte, und von denſelben reciproce hinunter deſtinirt, „mit nichten aber jemalen zugemuthet wor„den, daß wir oder andere Handelsleute, deren Theils „fünfzig, ſechzig und mehr immer trafiquirt, wollen unſern „Vorfahren, in deren Handlung unſer Theils eingetre„ten, geſchweigen, weder in- noch außerhalb der „Meßzeiten, die auf Frankfurt, oder daſelbſt „um herunter zu führen, eingeſchifften Sa„chen, wie die auch Namen haben mögen, ver„bodemen oder ausladen ſollten; wohl erwogen „ſolches ein weit höheres gravamen wäre, als jemals „von einigen Potentaten, vorgewendet worden. Denn „ſchwere, entweder allhier oder zu Frankfurt eingelade„ne Waaren, um willen ſolcher geringer Diſtanz, die zwi„ſchen den Städten Frankfurt und Mainz iſt, zu verſchif„fen, würde mit doppelter Fracht, Anordnung abſonder„licher Faktoren, und in unterſchiedlichen anderen Be„gebenheiten allſolche Verlegenheit verurſachen, daß „gleichſam unmöglich, damit, oder auch ſon„ſten, einige Handlung weiter zu führen.“

In den Zeiten des dreißigjährigen Kriegs, verſuchte Mainz gleichwohl, unter dem ſchwachen Schirme einer unrichtigen Deutung ſeines ſo genannten Stapel-Privilegiums von 1495, die zu Berg fahrenden Cöllner Schiffer zu nöthigen, entweder in Mainz umzuladen, oder wenigſtens gewiſſe Ueberſchlags-Gebühren zu entrichten. Der Verſuch, der keine Gründe des Rechts, ſondern nur willkührliche Eigenmacht zum Grunde hatte, konnte aber nur zum Theil, und nur im ſtetem Widerſpruche

von Cölln und anderen Staaten zur Wirkſamkeit gebracht werden. Die zu den Frankfurter Meſſen beſtimmten Güter wurden mit dem Anſinnen dieſes in jedem Betrachte erzwungenen Umſchlags verſchont; Frankreich und Pfalz ſchloſſen nachher beſondere Verträge mit Mainz; jenes für den Handel der Stadt Straßburg; dieſes für die Neckar- und oberrheiniſchen Schiffer. — Was in der neueſten Zeit in den Art. 11, 12, der Oktroi-Convention, eben ſo mit beſonderer Begünſtigung franzöſiſcher Unterthanen, als wider den Grundſatz, welchen der Pariſer Friede ſanktionirt: „die Schiffahrt muß frei ſeyn" — feſtgeſetzt worden iſt, iſt bekannt genug.

Zu eben der Zeit, da Mainz das Umſchlagen der Waaren bei der Bergfahrt gewaltthätig in Ausübung zu bringen ſuchte, zu eben der Zeit verſagte daſſelbe auch den Frankfurtiſchen Schiffern, bei Mainz vorbei, nach Cölln zu fahren, wie ſie bis dahin ganz ungehindert gethan hatten: Schiffer des Niederrheins aber eben ſo zu behandeln, wurde doch Anſtand genommen, und ſo konnten dieſe, ſowohl während als auſſer den Frankfurter Meſſen, frei und ungehindert, mit ihren zu Frankfurt angenommenen Ladungen, den Main und Rhein zu Thal bis Cölln direct fahren, ohne in Mainz überzuſchlagen. Dieſe directe Verſendung der Thalgüter von Frankfurt nach Cölln (zu welchen auſſer den Meſſen in der Folge aus zufälligen Urſachen beſonders Mainzer Schiffer gebraucht wurden) iſt in beſtändiger — von Mainz ſelbſt anerkannter und genehmigter Uebung ſo lange geblieben, bis unrechtliche Willkühr franzöſiſcher Behörden, gegen das Ende des Jahrs 1805, gewinnſüchtigen Mainzer Spediteurs, zur eigenmächtigen Störung, die Hände bot.

Abgeſehen von dem Gehalte jenes auch ſehr unbeſtimmten und immer widerſprochenen Mainzer Stapelprivilegiums, — die Natur des ſogenannten Stapelrechts, —

das Wort in dieſem Sinne genommen, bringt ſchon mit ſich, daß bei Gütern, welche von Frankfurt nach Cölln verſendet werden, von einem Ueberſchlagen in Mainz keine Rede ſeyn kann. Denn dieſer gezwungene Ueberſchlag, deſſen nachtheilige Wirkung für den Handel im Ernſte ſchwerlich Jemand bezweifeln wird, iſt nur auf ſolche Güter anwendbar, welche auf eben und demſelben Strome, auf dem derſelbe ausgeübt werden ſoll, bereits transportirt worden ſind, und nun auf eben dieſem Strome weiter gebracht werden ſollen. Ein von Frankfurt kommendes Schiff tritt zuerſt bei Mainz ſelbſt in den Rhein; an der nämlichen Stelle, wo die Schiffahrt den Anfang nimmt, auch überſchlagen, würde einem Spielwerk gleich kommen, für welches ſich, ſo koſtbar es auch ſeyn würde, nicht einmal eine Benennung finden ließe. Was man jetzo von Stations-Plätzen, natürlichem Staffel, oder Umladung ſagt, gehört unter dieſe wortreichen Dichtungen neuerer Zeiten — bei einiger Prüfung ohne ernſten Sinn. In dem Concluso der Reichsfriedens-Deputation vom 16ten October 1802. wird dieſer neuen Umſchreibung eines alten verderblichen Zwanges der rechte Namen gegeben, — und wer erinnert ſich nicht, was die kaiſerliche Wahlcapitulation hierüber enthält? — Der kundige Schiffmann weiß, was er laden und wohin er mit ſeinem Fahrzeug fahren kann; — der Handelsmann weiß den kundigen Schiffmann zu wählen und wem er ſein Gut zu Waſſer wie zu Lande anvertrauen kann, und bedarf hiezu keineswegs der aufgedrungenen Obhut eines ſeinen Handlungs-Verbindungen und Operationen nachſpürenden Spediteurs. — Es iſt Geſchenk der Natur, wenn dieſe einen Platz zum Umladen der Waaren beſonders geeignet hat, — man gönne immer den Handelsleuten dieſer Plätze, von dieſem Geſchenk durch ſichere und billige Spedition, Gebrauch zu machen; — man überlaſſe dagegen

aber auch den Handelsleuten anderer Plätze, nach ihrem freien Willen diejenigen Umladörter zu wählen, welche ſie ihrer HandlungsConvenienz entſprechend halten. — So wird wechſelſeitig die Induſtrie belebt, ſo wird der jedes Beginnen erlaubter Speculation hemmende Zwang entfernt; — ſo wird die Freiheit des Handels, welche ſich nicht mit der Einmiſchung unberufener Dritter verträgt, erhalten, und ſo wird das Emporkommen des Handels, deſſen Teutſchland, beſonders jetzo, ſo ſehr bedarf, befördert. — Ohnehin iſt es Sache einer jeden einzelnen Havenpolizei, für ſicheren und ſchleunigen Transport der Waaren zu Waſſer Sorge zu tragen. Was Frankfurt betrifft, können die Mainzer Spediteurs, wenn es ihnen nicht blos um abgedrungenen Verdienſt, und um Gewinn aus dem Fleiße Anderer, ſondern um das Wohl des Handels zu thun iſt, hierüber eben ſo ruhig ſeyn, als die Frankfurtiſchen Handelsleute ſelbſt zu beurtheilen wiſſen, welche Orte Schutz gegen Wind und Wetter für die Waaren gewähren, die entweder ihr Eigenthum, oder für welche ſie doch verantwortlich ſind.

Die wirkliche oben gedachte Ausübung der directen Thalfahrt von Frankfurt nach Cölln — auch auſſer den Meſſen — kann, wenn ſolche bezweifelt werden ſollte, oder, wenn nach der angezogenen Dispoſition des Pariſer Friedens, jetzo etwas darauf ankommen könnte, — bewieſen werden mit Schreiben der vormaligen Churmainziſchen Regierung, und mit Verordnungen eben dieſer Regierung von den Jahren 1719, 1727 und 1785, durch welche, für die directe Thalfahrt der Mainzer Schiffer von Frankfurt nach Cölln, eigene FrachtReglements erlaſſen worden ſind, und welche zugleich jeden Schein von widerruflichen beſonderen Conceſſionen entfernen.

Die Wahrheit der erwähnten Thatſache wird endlich über jeden denkbaren Zweifel erhoben, durch die Actenſtücke und Erkundigungen, welche auf die, von dem ehemaligen franzöſiſchen Miniſter des Innern, verordnete enquête publique, an die GeneralDirection des Octroi, eingeſandt worden ſind. — Die Zeugniſſe der hierüber zum Protokoll vernommenen Schiffer und anderer Perſonen, beſtätigen dieſelbe einmüthig und die Regiſter des ehemaligen Mainzer Zolls Vilzbach, in welchen die zwiſchen Cölln und Frankfurt zu allen Zeiten beſtandene directe Schiffahrt ihre beſondere Abtheilung gehabt hat, bekräftigen und erläutern jene Ausſagen.

Alle Vorſtellungen, welche man von Seiten der Frankfurtiſchen Behörden gegen die bemerkte Störung der directen Schifffahrt von Frankfurt nach Cölln — mit Widerlegung der auffallend unrichtigen Deutung der Octroi-Convention, — die nur um etwas zu erwiedern, erſonnen worden war — bei den franzöſiſchen Behörden machte, blieben ohne Erfolg. Endlich ſetzte auch hierin die ſo lange erſehnte Befreiung Teutſchlands den gewaltſamen Vorſchritten mißbrauchter Uebermacht ein Ziel, und es wurden nach der aufgehobenen Blokade von Mainz mehrere Schiffe von Frankfurt unmittelbar nach Cölln befrachtet, und ſo, wie man ſich gewöhnlich ausdrückt, die directe Schifffahrt von Frankfurt nach Cölln, ohne in Mainz umzuladen, ausgeübt.

Dieſer kaum hergeſtellte Zuſtand des Rechts — man glaubt es ſchwer, und gleichwohl iſt es wahr — wurde jedoch bald wieder in den des alten Unrechts umgeſchaffen. In Mainz wurden die Schiffe, welche von Frankfurt nach Cölln, und ſogar von Mainzer Schiffern ſelbſt, direct gefahren werden ſollten, auf einmal wieder angehalten, und zum Umladen genöthigt; und noch bis jetzt wird

dieſe Thathandlung fortgeſetzt, ſo, daß die Frankfurter Handelsleute, welche Waaren an den Niederrhein verſenden wollen, dieſes nicht direct bei Mainz vorbei bewirken können, vielmehr auf einem andern Wege Mainz umgehen müſſen, um der unberufenen Dienſtleiſtung der Mainzer Spediteurs nicht zinsbar zu werden, und um in dem Genuſſe der erlaubten Vortheile, welche Klugheit mit Fleiß vereinigt, und Induſtrie ihnen und ihren Handelsfreunden gewähren, doch wenigſtens ſo weit zu verbleiben, als dieſes bei dieſer widerrechtlichen Störung der Freiheit des Handels geſchehen kann.

Hier iſt ſo wenig vom Privatintereſſe einiger Frankfurter Handelsleute die Rede, als das in Betracht kommen kann, was Mainzer Spediteurs, gewöhnt an vorhinige franzöſiſche Willkühr — für ihren Vortheil wünſchenswerth halten mögen; hier iſt von der Freiheit des Handels, oder, welches einerlei iſt, von der Schifffahrt auf dem großen, ſchiffbaren Rheinſtrome die Frage, welche ihre Folgen auf Teutſchland und andere Staaten verbreitet. „La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre, de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne“ ſagt der Pariſer Friede: nur die principes, d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les états riverains“ — ſollen annoch feſtgeſetzt werden. — Gezwungener Ueberſchlag, gezwungene Umladung, Begünſtigung gewiſſer Schiffer von einzelnen Orten oder Innungen, ſtehen mit jenem ſo beſtimmt ausgeſprochenen Princip der Freiheit der Rheinſchifffahrt (deſſentwegen kein weiteres Regulativ vorbehalten iſt, und vorbehalten werden konnte,) in dem unvereinbarlichſten Widerſpruche; — die Thalfahrt iſt für jeden frei, wie die Bergfahrt; — jene wie dieſe ohne

Beſchränkung auf benannte Schiffer, auf gewiſſe Plätze, auf Waaren oder Güter; das Letztere, ſo wenig dem Eigenthum, der Beſchaffenheit, als der Beſtimmung nach. Und ſetzt man hinzu, was es nach dem oben Bemerkten, ſelbſt ſeit den älteſten Zeiten, mit der Thalfahrt von Frankfurt nach Cölln, bis zu der gewaltſamen franzöſiſchen Störung, für eine Beſchaffenheit hatte; ſo ſtellt ſich das mainziſche Verfahren, in jedem Betrachte, als eine — um den älteren Ausdruck beizubehalten — nicht zu rechtfertigende Thathandlung dar, um deren gleichbaldige Abſtellung mit vollem Beſtande gebeten werden kann."

So weit das Pro Memoria vom 21. Sept. 1814.

Wirklich hatte der Verfaſſer der Schrift:

„Welches Schickſal wird der 5te Artikel des Pariſer Friedens, der von der freien Rheinſchifffahrt und einem freieren Völkerverkehr ſpricht, haben? ꝛc. (Frankfurt 1814.)"

recht, wenn er ſagte:

„Was ſprecht aber ihr Städte — Straßburg, vorzüglich, aber ihr nunmehr wieder teutſchen Städte, Mainz und Kölln, und die neueſte Stapelſtadt Mannheim, zu der im 5ten Artikel des Pariſer Friedens ausgeſprochenen freien Rheinſchifffahrt, der auch die der Nebenſtröme folgen ſoll? Als die Octroiübereinkunft im Jahre 1804 und 1805 bearbeitet wurde, riefen Mainz und Kölln, und wahrſcheinlich werden ſie bei dem nächſten Wiener Congreß wieder rufen."

Doch das iſt gleichgültig — es kommt auf die Sache an. Wundern ſie ſich nicht, wenn ich einige ArchivalActenſtücke anführe und die Briefform darin überſchreite, daß ich meine Erläuterungen mit §. §. bezeichne. Die erſteren ſind keine Geheimniſſe, ſie ſind mir

ſchon vor geraumer Zeit mitgetheilt worden; das andere erleichtert Ihnen, Bemerkungen zu machen, wenn Sie vielleicht Stoff dazu finden.

§. 1.

Den wahren Urſprung und Character des Stapelrechtes drückt Walther in ſeiner Staatswirthſchaft ſehr richtig ſo aus:

„Mehrere teutſche Fürſten beſitzen das Stapelrecht, eigentlich das Stapelunrecht; es entſtand in den Zeiten, da man den Handel eines Orts emporbringen wollte. Eine widerſinnige Politik, welche die Gerechtigkeit verletzt, und unſerm Zeitalter Schande macht. Was müſſen unſere Nachkommen denken, wenn ſie einſt leſen, was für ungerechte und unbillige Finanzanſtalten noch in einem Zeitalter ſtatt finden, das ſich mit dem Namen des aufgeklärten ſchmückt!“

Wäre die Natur, wie man jetzt auf einmal den Unkundigen ſo gerne glauben machen möchte, die Stifterin der gezwungenen Stapel — oder Umladungen, von welchen hier die Rede iſt, hätte dieſe wohlwollende Mutter alles deſſen, was lebt und ſchwebt, ſchon bei dem Aufkeimen der Handlung und Schifffahrt einen ſolchen unnatürlichen Zwang nöthig gemacht, wäre ſogar noch das Stapelrecht weiſe Anſtalt der Staatspolizei, welche Eigenſchaft demſelben die Mainzer Schrift beilegt, ſo wäre wahrlich nicht zu begreifen, warum ſich einzelne Städte beeifert haben, in der Vorzeit darüber Privilegien zu erhalten; es wäre nicht zu begreifen, welchen Zweck beſonders das alte Mainzer, von jeher widerſprochene und auſſerdem ſehr unbeſtimmte, unterthäniglich angerufene und erbetene Privilegium haben könnte, es wäre nicht zu begreifen, warum in der Wahlcapitulation ſo

genaue Fürſorge gegen dieſen Zwang getroffen wird; es wäre nicht zu begreifen, warum bereits bei den Raſtadter Friedensunterhandlungen, bei denen ſchwerlich einige Dutzend Spediteurs und übel verſtandene Freiheit des Fluſſes, wie der Mainzer Schriftſteller wähnt, Einfluß hatten, die Abſchaffung dieſer Bedrückung zur Sprache kam, die endlich der Pariſer Frieden deutlich genug ausgeſprochen hat.

§. 2.

Wahr iſts, das Stapelrecht wurde bald mit mehr, bald mit weniger Widerſpruch bis in die neueren Zeiten ausgeübt, und in der OctroiConvention mit Modificationen beibehalten. Damit iſt aber doch wohl überhaupt nicht die Nothwendigkeit und Rechtlichkeit fernerer Beibehaltung erwieſen, und noch weniger iſt insbeſondere damit erwieſen, daß dieſer Zwang auch dann ausgeübt werden könne und dürfe, wenn Güter von Frankfurt nach Kölln, oder von Kölln nach Frankfurt gebracht werden; nur ſo viel wird damit erwieſen, daß wie vieles andere, alſo auch dieſes zugelaſſen worden iſt, was nicht hätte zugelaſſen werden ſollen, und daß die vormaligen franzöſiſchen Machthaber nur das berückſichtigten, was ihnen oder ihren Angehörigen Vortheil brachte.

Will man ſich belehren, was es nach der Geſchichte und den Grundſätzen des ehehinnigen teutſchen Staatsrechts mit der Oberherrſchaft über den Main und über den Rhein, ſo wie mit der Freiheit der Rheinſchifffahrt, für eine Beſchaffenheit hatte, ſo darf man nur die bekannten Schriften von Gatzert, Wenk und Danz, in welchen eine vollſtändige Literatur angeführt iſt, nachſehen; und will man mit wenigem wiſſen, welche Hemmung des freien Verkehrs durch einen gezwungenen

Ueberſchlag veranlaßt wird, ſo darf man nur eine ſehr einfache Darſtellung des Frankfurtiſchen Handelsſtandes, in einer Vorſtellung an den Magiſtrat vom 24ſten Februar 1641 leſen, zu welcher Zeit man Mainziſcher Seits gegen Frankfurt eben die Neuerungen gewaltſam geltend machen wollte, welche die Stadt Mainz jetzo als ſo wohlthätig anzupreiſen keinen Anſtand nimmt. Der Handelſtand ſagt:

„Verſchiedene aus unſerm Mittel haben, von Mainz aus, die gewiſſe Nachricht erlangt, daß bei wenigen Tagen daſelbſt dieſe Anſtellung geſchehen, daß hinführo alle und jede, von oben und unten kommende, bei beſagtem Mainz anlangende Schiffe daſelbſten angehalten, die Waaren allda ausgeladen, niedergelegt, und fürter durch die Marktſchiffer anhero gebracht werden ſollten. Immaßen denn deſſen nicht allein der Anfang ſchon allbereits mit der That gemacht worden, ſondern auch eheſten von Ihro Churfürſtl. Gnaden zu Mainz ꝛc. eine beſondere Ordnung deshalben publizirt und angeſchlagen werden ſollte. Wie nun ſolch Beginnen und Vornehmen ganz neuerlich und dem alten Herkommen ſchnurſtracks zuwider, alſo daſſelbige weniger nicht gemeiner Kaufmannſchaft ganz nachtheilig, hieſiger Stadt faſt verderblich, ja dem ganzen Land, in mehr Wege, hochſchädlich iſt. Denn gleichwie für ſich notorium iſt, und Jedermann bekennen muß, daß dieſe Neuerung viel und übergroße Beſchwerungen auf dem Rücken trägt, und mit ſich bringt, indem erſtlichen das unnöthige Aus- und Einladen für ſich beſchwerlich, fürs andere koſtbar, zum dritten der Handlung hinderlich, viertens einen jeden Handelsmann dahin obligirt, daß er einen ſondbaren Faktorn zu Mainz halten muß; am fünften doppelte Frachten und Unkoſten verurſacht;

zum ſechſten durch ſolch Aus- und Einladen, Hin- und Herſchleppen die Waaren übel conditionnirt werden, und wenn, am ſiebenten, der Schaden den Waaren zugefügt worden, man nicht wiſſen mag, ob man ſich deſſen an dem Faktorn, dem Marktſchiffer oder Köllniſchen Schiffmann erholen möge, indem es je einer auf den andern weiſen; auch, zum achten, gar leichtlich geſchehen kann, bevorab wann viel Feiertage einfallen, daß die Waaren gar am Rhein liegen bleiben und allerhand Unfällen daſelbſt unterworfen werden (dieſer Fall ſoll, dem Vernehmen nach, gar oft, zum größten Schaden der Kaufleute, bis in die neueſten Zeiten, eingetreten ſeyn — ob gerade der Feiertage wegen, iſt mir nicht bekannt). Alſo nachdem die viel verſchiedenen, von dieſem neuerlichen Mainziſchen Aus- und Einladen herrührende Beſchwerniſſe ganz handgreiflich ſind, männiglich unſchwer ermeſſen kann, daß alle und jede verſtändige Handelsleute ſolches alſobalden apprehendiren ꝛc. Weil nun dieſes Werk nicht nur uns, den Kaufleuten, ſondern gemeiner Stadt ſo hoch importirend, und nicht nur der ganzen Nachbarſchaft, ſondern auch denjenigen, ſo weit entlegen ſind, in mehr Wege nachtheilig: als haben wir es unſere Schuldigkeit zu ſeyn ermeſſen u. ſ. w."

§. 3.

Aus dieſer ganz ſchlichten Darſtellung des Frankfurtiſchen Handelsſtandes, an welcher doch wohl jetzt lebende Spediteurs keinen Theil haben konnten, ergiebt ſich zugleich, daß Frankfurt ſchon in den älteſten Zeiten eine directe Fahrt von Frankfurt nach Kölln und von Kölln nach Frankfurt gehabt hat, daß Frankfurt allerdings bei der Rheinſchifffahrt, ſeit den älteſten Zeiten, ſehr bethei-

ligt geweſen iſt, und daß Frankfurt keineswegs ſeine Waaren allein durch das Marktſchiff erhalten und auf dem nämlichen Wege, zur weiteren Beförderung, verſendet hat — eine Thatſache, deren Beweis ſich auf das unwiderleglichſte führen läßt.

Als es im Jahr 1747 zwiſchen Churmainz und Churpfalz wegen des Mainziſchen Stappels zu Repreſſalien gekommen war, requirirte die Mainziſche Regierung, am 27. März des Jahres, den Magiſtrat zu Frankfurt:

„ſeinen untergebenen Commercianten, Faktorn und Spediteurs die Nachricht und Weiſung dahin zu ertheilen, daß ſelbige mit Spedier- und Befrachtung deren Güter und Waaren ſich hiernach achten, fort ſolche durch keine Pfälziſchen weder ober- noch unterländiſchen Schiffleute zu Berg oder zu Thal, ſondern durch andere Chur- auch Rheiniſcher Stände Schiffer, ohne Ausnahme, an ſeine Behörde transportiren laſſen, ſomit die Auslad- und Ueberſchlagung dergleichen aus den Pfälziſchen Schiffen ſolchergeſtalten anderweit beſorgen, wie ihnen zur Willkühr ſtehen ſoll, deren ferneren Transport und Fahrt hierin entweder ſelbſten, oder wie ihnen dienſam, zu hieſiger Stapelſtadt durch andere fortzuſetzen (d. h. den Stapel entweder daſelbſt zu beobachten oder nicht).“

Es bedarf wohl der Bemerkung nicht, daß dieſe nicht auf die Zeit der Frankfurter Meſſen beſchränkte Requiſition zwecklos und ſelbſt widerſprechend geweſen ſeyn würde, wenn die Frankfurter Handelsleute nicht das Recht gehabt hätten, ihre Güter, ohne zu Mainz überzuſchlagen, gerade nach Kölln, und zwar nach Gefallen, entweder durch Mainzer oder durch andere Schiffer zu verſenden, indem wenn alle dieſe Schiffe in den Hafen zu Mainz anzulanden und umzuladen gezwungen geweſen

wären, Mainz nicht nöthig gehabt hätte, die Aſſiſtenz des Magiſtrats zu Frankfurt nachzuſuchen, um die Churpfälziſchen Schiffer, zum Behuf der Repreſſalien, von der köllniſchen Fahrt auszuſchlieſſen.

§. 4.

Im Jahre 1768 verſuchte Mainz eine Neuerung; die Regierung antwortete aber, am 15ten September 1769, auf die von dem Magiſtrat zu Frankfurt darüber geführte Beſchwerde:

„Wir haben uns billig verwundern müſſen, wie ihr Euch habt können beigehen laſſen, in einigen an uns erlaſſenen Schreiben, gegen jene, in Betreff der von Frankfurt zu Thal gehende Güter, unſrigen Schiffleuten erlaſſenen Verordnung zu proteſtiren, welche ſelbige zum NaturalUeberſchlag ſowohl, als daß ſie keine anderen Güter annehmen ſollen, als welche an hieſige Faktors addreſſirt, angewieſen hat.“

„Wir wollen zuförderſt gegen dieſe unbefugte, anmaßliche Proteſtation, uns hiermit reprotestando verwahrt haben, und entſtehen hierbei nicht, die Aeuſſerung zu thun, daß, wenn auch unſere von jeher ruhig hergebrachten StappelGerechtſame hierzu nicht alle Befugniſſe ertheilten, dieſe Verfügung gleichwohlen dieſſeitige alleinige Unterthanen betroffen hat, mithin Euch gleichgültig ſeyn muß, welcher Befehl dieſen durch ihre Herrſchaft zukommt, obſchon wir dermalen aus eigenem Antrieb, hierinnen einige Abänderung zu treffen, für gut angeſehen haben ꝛc.“

Die Verlegenheit, in welcher die Mainziſche Regierung war, dieſer verſuchten Neuerung eine ſcheinbare Wendung zu geben, iſt aus der Faſſung des Schreibens

erſichtlich; und der angeführte Entſchuldigungsgrund enthält grade den Beweis der Widerrechtlichkeit des Beginnens, deſſen Aufhören zugeſichert wird.

Der Magiſtrat hatte nämlich in ſeinem Beſchwerdeſchreiben vom 6. Juni 1768 geſagt: „Die jetzige neuerliche Einrichtung zu Mainz, daß alle Güter, ſo von hier abgehen, an Mainziſche Spediteurs addreſſirt werden ſollen, eine ſolche Innovation unzweifentlich iſt, indem die hieſige Stadt und hieſigen Handelsleute, in unvordenklicher Poſſeſſion, ihre, oder die anher geſchickten Güter, ohne einigen ſogenannten NaturalUeberſchlag, Kraft deſſen ſolche erſt an Spediteurs in Mainz, mit Frachtbriefen addreſſirt werden müßten, geraden Wegs, bis nach Cölln fortgehen zu laſſen, bis auf den Tag der jetzigen angeregten Neuerung, offenkundiger maßen ſich befindet, von der man ſich auch um ſo weniger verdringen laſſen kann, je weniger den hieſigen Kaufleuten, mit Beſtand Rechtens und der Billigkeit zuzumuthen ſtehet, daß ſie, durch Addreſſirung ihrer weitergehenden Waaren an Mainziſche Spediteurs, dieſen ihre Kundſchaft und CorreſpondenzSachen, welche aller Orten, unter die größten Geheimniſſe des Handelsſtandes mit Fug gerechnet werden — entdecken ſollen u. ſ. w.“

Dieſes beweißt doch wohl, daß Frankfurt die directe-Fahrt als ein Recht prätendirt und daß Mainz dieſes ſelbſt nachgegeben hat?

§. 5.

Noch mehr — in der Churfürſtlich-Mainziſchen SchifferOrdnung vom 18. März 1785 heißt es §. 8.:

„Zur Gleichförmigkeit der gegenwärtig interimistice erneuerten und beſtätigten Thalfracht ſoll auch jene von

Frankfurt nach Cölln ungeſäumt, nach Maaßgabe des bereits in den Jahren 1719 und 1727 verglichenen und genehmigten Taxes beſtimmt und feſtgeſetzt werden. —"

Läßt ſich wohl ein ſtärkerer Beweis der directen Fahrt von Frankfurt nach Cölln, ohne in Mainz umzuladen oder überzuſchlagen, denken, und iſt mit allem dieſen der Gedanke an einzelne rechtliche widerrufliche Vergünſtigungen vereinbarlich!

§. 6.

Wirft man einen Blick auf die Regiſter des Mainzer Zolls Vilzbach, von denen ich einen Auszug vor mir habe, ſo wird die Thatſache, daß die Schifffahrt zwiſchen Frankfurt und Cölln direct, oder ohne in Mainz überzuſchlagen, ſeit den älteſten Zeiten ausgeübt worden iſt, über allen Zweifel erhoben.

So finden ſich von dem Jahre 1704 ſieben Schiffer von Cölln, acht von Coblenz, Einer von Engers, Einer von Lahnſtein, Einer von Rheinfels, Einer von Caup, drei von Bacharach, drei von Rüdesheim, ſechs von Bingen, und eilf von Mainz genannt, mit Bemerkung ihrer Ladungen, und was jeder an TranſitoZoll entrichtet hat, welche in den Monaten Februar, März und May, mithin theils in, theils auſſer der Meßzeit, Güter von Frankfurt nach Cölln, ohne bei Mainz umzuſchlagen, gefahren haben. Von eben dem Jahre 1804, und zwar von den Monaten März, Juli, September und November, mithin in- und auſſer den Meſſen, ſind nicht weniger als 25 Schiffer von Mainz, 1 von Rheindorf, 2 von Cölln, 5 von Coblenz, 1 von Lorheim, 1 von Lahnſtein, 1 von Rothenfels, 1 von Boppard, 1 von Bacharach, 2 von Bingen verzeichnet, welche Cöllniſches

Gut zu Berg von Cölln nach Frankfurt direct gebracht haben.

Von dem Jahre 1730 und verſchiedenen Monaten deſſelben ſind verzeichnet 8 Mainzer Schiffer, 1 von Düſſeldorf, 1 von Rheindorf, 1 von Cölln, 2 von Bacharach, 1 von Neuwied, 1 von Coblenz, 1 von Braubach, 1 von Boppard, 1 von Bingen, 1 von Elfeld, welche theils während, theils auſſer den Meſſen von Frankfurt, Güter zu Thal, direct bei Mainz vorbei nach Cölln gefahren haben.

Eben ſo ſind von dem Jahre 1751 und zwar von den Monaten Januar, März, April, 13 Schiffer von Mainz, welche auſſer, und 10, welche in der Meßzeit mit und neben den Meßſchiffern anderer Uferplätze Güter von Frankfurt zu Thal, direct bei Mainz vorbei, nach Cölln gefahren haben, aufgezeichnet. Von den Jahren 1770, 1786, 1789, 1791, 1899, 1804, 1805, womit auch die Verzeichniſſe aller übrigen Jahre übereinkommen ſollen, iſt eben dieſes bemerkt.

Wer könnte hiernach an der Wahrheit der Ausſagen der Perſonen zweifeln, welche hierüber vernommen worden ſind, und alles dieſes beſtätigen!

§. 7.

Man muß vorausſetzen, daß dem Verfaſſer der Mainzer Schrift dieſe Thatſachen nicht bekannt geweſen ſind, daß derſelbe ſelbſt die OktroiConvention, welche doch ſo ſehr die damaligen franzöſiſchen Unterthanen begünſtigt, nicht einmal mit Aufmerkſamkeit geleſen hat, da in dieſer nicht von Freiheiten der marchandises des foires, ſondern von franchises des foires die Rede iſt, und daß derſelbe nicht bedacht hat, daß die auf ſo alten Privilegien beruhende Meßfreiheit mit einer gezwunge-

nen Umladung nicht vereinbarlich iſt, während das Wort Meßwaare, wenn es bei der Befrachtung eines Schiffs zum Maaßſtabe dienen ſoll, ohne Sinn iſt, ſonſt hätte er auch den §. 5. und §. 6. unmöglich niederſchreiben können.

§. 8.

Der GeneralDirector des Oktroi ſagte in ſeinem Berichte (April 1809) an den vormaligen franzöſiſchen Miniſter des Innern:

„Mon opinion sur cet objet est:

1°. que conformément à ces dispositions, ainsi qu'à celles faites par suite de l'enquête publique par d'autres individus, il est de fait, que la navigation de Francfort, vers le bas Rhin en exemption du droit de relâche à Mayence, à été de tout tems exploitée par les bateliers de Mayence;

2do. que l'assertion, que les bateliers de Mayence n'aient exploité la navigation d'aval de Francfort, qu'en vertu des concessions particulières de leurs ci-devant Princes, n'étant pas suffisamment prouvée, l'article 128 de la convention ne peut être invoqué pour faire cesser cette navigation;

3°. que l'art. 3. de la convention ne peut pas plus justement être appliqué pour cet effet, attendu; qu'il *conserve* seulement aux villes de Mayence et de Cologne les anciens établissemens de relâche et d'échelle, qui *subsistaient*, et que par la disposition de l'art. 5. la ville de Mayence ne fait, que *continuer* être la station;

4°. qu'enfin les raisons établies par les articles 3 et 8 en faveur de la conservation du droit de

rélâche dans les villes de Mayence et de Cologne, ne s'opposent nullement à la continuation de la navigation directe de Francfort à Cologne, puisque les mêmes embarcations Mayençaises qui, conformément à l'art. 11. de la convention, transportent les marchandises de Cologne directement à Francfort, *peuvent réconduire à un frêt très modéré les marchandises de ce dernier port vers celui de Cologne.*

J'ajoute encore, que la navigation et le commerce du Rhin en général, ne pourront *que gagner par cette navigation non interrompue jusqu'à Cologne, telle qu'elle s'est pratiquée du tems passé*, et *ce ne seraient que les expéditionnaires Mayençais seuls, qui y souffriraient par la perte du bénéfice de leurs commissions.*" —

Vergleichen Sie hiermit die erkünſtelte Entſcheidung der Commiſſion vom 18. Febr. 1808, welche der Mainzer Schrift beigedruckt iſt, und urtheilen Sie!

§. 9.

Doch auf alles dieſes kommt es gar nicht einmal an; ich bemerkte es Ihnen nur zur nähern Würdigung der Mainzer Schrift. Es kommt blos darauf an: iſt der gezwungene Ueberſchlag zu Mainz mit dem Pariſer Frieden vereinbarlich? oder verdient derſelbe wenigſtens zur Beförderung der Schifffahrt und des Handels, aus Gründen der StaatsPolizei begünſtigt zu werden?

§. 10.

In dem obigen Pro Memoria iſt ſchon geſagt, daß bei den Schiffen, welche von Frankfurt nach dem Niederrhein gehen, die Ausübung eines gezwungenen Ue-

berſchlags nicht einmal denkbar iſt, da die Schiffe gerade bei Mainz erſt in den Rhein treten, und der Ueberſchlag nur bei Fahrten auf einem und dem nämlichen Strome gedacht werden kann. Ganz richtig hieß es daher in der Oktroi-Convention:

„La ville de Mayence continuera également d'être la station de la navigation *entre Cologne et Strasbourg*"

und eben ſo richtig beſtätigte im Jahre 1808 der vormalige franzöſiſche Miniſter des Innern der Stadt Metz das Recht, mit ihren Schiffen von der Moſel direct in den Rhein bis Mainz zu fahren, ohne überzuſchlagen.

§. 11.

La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne —

wird in dem Pariſer Frieden geſagt.

Zwang und Freiheit ſind ſich widerſprechende Begriffe. Wenn ein Mainzer oder Düſſeldorfer Schiffer in Frankfurt Güter annimmt, um ſolche nach Cölln zu bringen, und gezwungen wird in Mainz anzulanden und die Ladung in andere Schiffe umzuladen, welche dorten in Bereitſchaft ſtehen (vielleicht auch ſtehen ſollten), um auf die jetzt ſogenannte fernere Station, oder auch auf Zwiſchenplätze der Reihe nach abzufahren — genießt dann der Schiffer die zugeſicherte Freiheit, oder genießt dann der Handelsmann, der ſeine Güter gerade dieſem Schiffer und keinem andern anvertraute, die Wohlthat der freien Schiffahrt? Iſt es nicht mit den Worten wie mit der Sache ein Spielwerk getrieben, wenn man ſagt: durch die Einrichtung des gezwungenen Umladens werde

Niemanden der Gebrauch des Fluſſes unterſagt, ſie ſchreibe nur die Art und Grundſätze vor, nach welchen der Fluß befahren werden ſolle. Gerade dieſe Art, und gerade dieſe Grundſätze heben die Freiheit der Schiffahrt auf, und dieſe kann neben jenen nicht beſtehen; und wer möchte mit dem Mainzer Schriftſteller wohl ſagen: dieſer, jede erlaubte Spekulation hemmende, von jeher verhaßte Zwang, der die ehemaligen höchſten Reichsgerichte ſo oft beſchäftigt hat, ſey ein FundamentalGeſetz? Hätte man bei dem Pariſer Frieden eine andere Abſicht gehabt als dieſe, dem alten verderblichen Unweſen, über welches Jahrhunderte lang ſo laute Beſchwerden und Klagen geführt worden ſind, ein Ziel zu ſetzen, ſo hätte es weiter nichts bedurft, als die OctroiConvention, wenn dieſelbe gleich ihr glücklicher Weiſe nun geendetes Daſeyn einem ſehr zufälligen Umſtande verdankte, und in deren Faſſung und nachherigen willkührlichen Deutung man die gewaltige Hand ungeregelter Uebermacht bei der flüchtigſten Ueberſicht ſtärker erblickt, als die in der Mainzer Schrift gerühmte Aufklärung ihrer Verfaſſer — mit wenigen Worten zu beſtätigen. Da dieſes aber nicht geſchehen iſt, ſo müſſen die allerhöchſten Paciscenten wohl anderer Meinung geweſen ſeyn, wie der Verfaſſer der Mainzer Schrift, welcher ſich unzielſetzlich dahin vernehmen läßt:

„Die OctroiConvention ſey als eine vortreffliche Staats-
„polizeiMaasregel beizubehalten.

Mit dieſem angerathenen Beibehalten würde denn auch das alte SchiffergildenUnweſen ſanctionirt — und dieſes ſoll mit der Diſpoſition des Pariſer Friedens: Qu'elle ne puisse être interdite à personne, vereinbarlich ſeyn!

§. 12.

Sollte jedoch der gezwungene Ueberſchlag der Güter in Mainz wo nicht nöthig, wenigſtens nützlich, und darum eine Abänderung des Pariſer Friedens, aus Gründen der Staatspolizei, rathſam ſeyn? Nöthig würde dieſer gezwungene Ueberſchlag dann ſeyn, wenn ohne ihn die Thal- und Bergfahrt gar nicht ausgeübt werden könnten — nützlich würde derſelbe ſeyn, wenn durch ihn ein wahrer Vortheil für die Handlung und nicht blos für einige Mainzer Spediteurs erzeugt würde. Daß dieſer gezwungene Umſchlag nicht nöthig iſt, beweißt ſich ſchon daraus, weil nach dem oben von mir angeführten, die directe Fahrt ſeit den älteſten Zeiten ausgeübt worden iſt, weil auch nach dem eigenen Mainziſchen Anführen, Mainzer Schiffern die directe Fahrt verſtattet worden iſt, ob dieſes gleich nur vergünſtigungsweiſe geſchehen ſeyn ſoll, und weil während der Meſſen, wie in der Mainzer Schrift ſelbſt erzählt wird, die directe Fahrt ausgeübt worden iſt. Was vergünſtigungsweiſe, und zur Zeit der Meſſen möglich iſt, kann doch wohl auch dann, wenn es von Rechtswegen verlangt wird, und auſſer den Meſſen, nicht unmöglich ſeyn!

Und was hat denn die bei den, von dem Mainzer Schriftſteller in den Rhein verſetzten unzähligen — ſage unzähligen — Felſen und Sandbänken, und ſonſten wahrhaft ſchauderhaft geſchilderte Gefahr der Fahrt auf dem Rheine, die auch von manchem Verehrer der ſchönen Natur, der es nicht beſſer weiß, mit Grauſen geleſen werden wird, mit dem gezwungenen Ueberſchlag zu Mainz gemein? Giebt es keine Fahrzeuge, mit welchen man aus dem Main in den Rhein, und aus dem Rhein in den Main fahren, und mit denen man beide Ströme befahren kann? giebt es keine andere Mittel und keine

andere Orte zum Umladen, als die, welche ein verhaßter Zwang mit allen ſeinen ſchädlichen Umgebungen vorſchreibt, und verbürgt denn der gezwungene Ueberſchlag das unnachläſſig erforderliche jährliche Studium aller der verſteckten Bäume, Felſen und Untiefen? Alle dieſe verſteckten Bäume, Felſen und Untiefen, werden doch wohl auch von dem Schiffer zu ergründen ſeyn, der, wenn es nöthig iſt, Bord an Bord, oder wo er es ſonſt räthlich hält, überſchlägt, ohne ſeine Frachtbriefe einem ſpekulirenden Mainzer Spediteur auszuantworten, und die Früchte des in ihn geſetzten Vertrauens einem andern abzutreten.

§. 13.

Daß dieſer gezwungene Ueberſchlag der Handlung nicht allein nicht nützlich, ſondern höchſt nachtheilig iſt, bedarf keines weitläufigen Beweiſes. Wären die Mainzer aufrichtig geweſen, ſo hätten ſie ſagen ſollen:

Unſere ehemalige Churmainziſche Regierung handelte und ſchrieb ſo ziemlich mit Nachdruck, oder — wie man ſich ein wenig unedel auszudrücken pflegt — derb; unſere nachherige franzöſiſche Regierung — das hat die halbe Welt erfahren. So gelangten wir zur Einſicht mancher Frachtbriefe und Commiſſionen; Proviſion und was gewöhnlich ſo damit verbunden iſt, war die lockende, ſüße Frucht. Jetzt haben ſich zwar die Zeiten geändert: allein das Gewohnte auf einmal aufzugeben — das iſt doch zu viel verlangt. Weder mit dem Recht, noch mit der Staatspolizei iſt es uns Ernſt; wir müſſen neue Umſchreibungen des alten Stapelrechts dichten, und dieſes in Staffel — Stufen — Fahrt, Umladen an StationsOrten überſetzen, weil es die allgemeine Stimme gegen ſich hat; wir machen blos einen kleinen Verſuch, ob wir nicht vielleicht durch Redeformen etwas erringen

können. Der billig Denkende würde darauf antworten: auri sacra fames — auch das muß man, unter gehörigen Einschränkungen, ehren. Ihre bisherigen Anmaſſungen haben manche Feder in Bewegung geſetzt, die etwas Nützlicheres hätte ſchreiben können. Ihre Stadt iſt von der Natur begünſtigt; ſuchen Sie von dieſem Geſchenk durch genaue Spedition und billige Proviſion Gebrauch zu machen; das kann und wird Ihnen niemand verargen, oder daran hinderlich ſeyn; der Vortheil, der Ihrer Bemühungen wartet, wird nicht ausbleiben. Vermeiden ſie aber Alles, was auf einen Zwang deutet; ſind Sie wahre Kaufleute, ſo müſſen ſie wiſſen, daß die Handlung nichts weniger als Zwang verträgt.

§. 14.

Gaum ſagt, wenn ich nicht irre, in den Bemerkungen über die OctroiConvention:

„Gewalt, und das zuweilen zweckmäßige Durchgreifen nach einem angenommenen und durchdachten Syſtem, ſind hier, wo es die Handlung als Quelle der Schifffahrt betrifft, nie anzurathen. Die Handlung iſt ein ſehr eigenſinniges Kind, läßt ſich platterdings nicht am Gängelbande führen, das Plus und Minus, die Axe, um die ſie ſich dreht, berechnet ſich ſchnell; leerer Schein und ſchöne Worte können nicht — wenigſtens nicht lange, bei ihr trügen, und noch hat kein Staat die Handlung und den Commerzzug in ſeiner Gewalt erhalten können." —

Was der Handelſtand zu Frankfurt ſchon im Jahre 1641 über die Sache ſo einfach als wahr geurtheilt hat, habe ich Ihnen ſchon oben (§. 2) bemerkt. Der Nutzen eines ſolchen Zwangs müßte, wenn ich nicht ganz irre, beſtehen, entweder;

a) in der Beförderung, oder in der Geſchwindigkeit des Transports; oder

b) in einem höhern Grad von Sicherheit; oder

c) in Minderung der Koſten und der Frachtpreiſe; es mögen nun dieſe drei Vortheile zugleich, oder nur einer und der andere derſelben erreicht werden.

Der Verfaſſer der Mainzer Schrift ruft aus:

„Sicherheit, Geſchwindigkeit und billige Frachten, was könnte der WaarenEmpfänger noch mehreres fordern und wünſchen!“ — und dies alles leiſtet das Staffelrecht zu Mainz und Cölln, aber auch dieſes allein!

§. 15.

Die ſogenannten Rangfahrten, oder die Fahrten, welche von den einen gewiſſen Hafen beſuchenden Schiffern, nach der Reihe und nach einer beſtimmten Ordnung gemacht werden, ſind von dem gezwungenen Ueberſchlag ganz unabhängig; bei den Schiffen, welche von Frankfurt direct nach Cölln befrachtet werden, kann vernünftiger Weiſe nicht in Mainz, ſondern nur in Frankfurt von einer Rangfahrt die Rede ſeyn.

Wenn zur Befrachtung eines Schiffs eine gewiſſe Laſt erforderlich iſt, damit der Schiffer ohne Schaden fahren kann, ſo kann eine gewiſſe Ordnung, nach welcher die Schiffer in den Häfen, wo geladen wird, alſo zu Frankfurt oder zu Kölln, laden, zur Beförderung des Transports beitragen; gehindert wird aber der Transport ganz offenbar, wenn erſt bei dem Zwiſchenhafen, zu Mainz, ohne alle Noth übergeſchlagen werden muß.

Von den Rückfrachten werde ich nachher reden; das, was der Verfaſſer der Mainzer Schrift im 15. §. ſagt, beweiſt gerade gegen ihn; die zuweilen verſpätete Ankunft der Frankfurter Güter lag in gehäſſigen Necke-

reyen, die man ſich erlaubte, um die ohnehin widerrechtlich beſchränkende Diſpoſition der OctroiConvention ganz zu vereiteln. Ein ganz neuer Fall, von dem ich gehört habe, hat bewieſen, daß ein Schiff, welches, um den geſchäftigen Händen der Mainzer Spediteurs zu entgehen, bei Hochheim ausgeladen, deſſen Ladung zu Land nach Bieberich gebracht, und dorten wieder eingeladen worden, — einige Tage früher in Cölln angekommen iſt, als ein anderes, welches ſich die Wohlthat des Mainzer Stapels aufdringen laſſen mußte.

Was, im übrigen, von Obrigkeits wegen erlaſſene Verordnungen über Rangfahrten, nicht ſelten für Zwiſtigkeiten veranlaſſen, davon hat Danz, in ſeiner bekannten Schrift, aus den ſiebenziger Jahren ein Beiſpiel angeführt. Man überlaſſe der Kaufmannſchaft und jeder einzelnen Hafenpolizei, was ſie nach dem Verhältniß und nach den ſo oft wechſelnden Umſtänden ihres Commerzes hierin zu thun räthlich findet; dann wird der groſſe Grundſatz: die Handlung und die Schiffahrt müſſen frei ſeyn, wenn ſie gedeihen ſollen, befolgt — dann entſtehen keine ſchädlichen Monopole, welche gerade die gezwungenen Umladungen, wie die deßfallſigen Privilegien beweiſen, in ſich begreifen.

§. 16.

Ein höherer Grad von Sicherheit wird durch den gezwungenen Ueberſchlag nicht allein nicht erreicht, ſondern die Sicherheit wird im Gegentheil vermindert.

Unnatürlich iſt es ſchon, wenn man den Kaufmann nöthiget, ſeine Güter einem Schiffmann anzuvertrauen, den er gar nicht kennt, wie bei dem gezwungenen Ueberſchlag geſchiehet. Wegen der Kunde der Rheinſchiffahrt habe ich ſchon oben geantwortet. Warum ſollte

denn den Schiffer, der heute bey Frankfurt ſein Schiff befrachtet, gerade darum ſein guter Genius verlaſſen, weil er nicht in Mainz, wo er Meiſter in dieſer als ſo gefahrvoll geſchilderten Kunſt ſeyn ſoll, die Fracht übernimmt? Dafür, daß ehrliche, vermögende Schiffer mit brauchbaren Fahrzeugen gewählt werden, dafür laſſe man nur den Kaufmann und jeden einzelnen Hafen ſorgen, und ſo wird auch die Furcht vor Wind und Wetter bei dem Umladen, wenn dieſes vorgenommen werden muß, bald verſchwinden. Man hat mir überdieß verſichert, daß die Vorkehrungen in Mainz, zu dem Umladen und Aufbewahren, für die Waaren eben nicht die wohlthätigſten ſeyen, und daß dieſen die friſche Luft, oft in zu großen Portionen, gereicht werde.

Von dem manchen Unglück, welches daraus entſtanden ſeyn ſoll, daß nicht Mainzer Spediteurs gegen — verſteht ſich — gebührende Proviſion — nach den Grundſätzen des Stapelrechts, das Umladen beſorgt haben — weiß doch auch Niemand das Allermindeſte. Der Kaufmann berechnet, wie dieß ſein Wirkungskreis mit ſich bringt, was ihm Vortheil bringt; den Verſtand muß er verlohren haben, wenn er bei freier Wahl, zwiſchen Gefahr und Sicherheit, nach der erſtern greift; wozu alſo Zwang, wenn dem ſo wäre?

Und, wer leiſtet denn dem Kaufmann Sicherheit, daß ſeinen Handlungs-Operationen, durch die unberufene Einmiſchung Dritter, welche von dem gezwungenen Ueberſchlag unzertrennlich iſt, nicht nachgeſpührt, und ihm dadurch der Gewinn erlaubter Spekulation entzogen werde? Nicht der Nutzen der Schiffahrt und der Handlung überhaupt, ſondern das Letztere, iſt der Zweck der Anpreiſung des gezwungenen Ueberſchlags.

§. 17.

Was die Minderung der Koſten und Frachtpreiſe betrifft ſo verdient kaum bemerkt zu werden, daß bei der direkten Fahrt die Speditionskoſten, nebſt dem Aufwand, welcher mit dem Umladen verbunden iſt, erſpart werden. Dieſe Koſten ſind nicht unbedeutend; denn es müſſen bezahlt werden:

nach Artikel 8. der OctroiConvention vom 5. Auguſt 1804 für Krahnen, Wag- und Werftgeld 20 Centimes (5 3/5 kr.) für den Centner, auſſer den theuern Reparaturen, Speditionsgebühren, und Briefporto.

Was die Frachtpreiſe belangt, ſo kann der gezwungene Ueberſchlag auf deren Minderung, für ſich, unmöglich wirken, da die Länge der Fahrt immer die nämliche bleibt. Wenn man Rückfrachten, bei Beſtimmung des Preiſes, im Geſichte hat, ſo können dieſe Rückfrachten, in allen Häfen, wohin die Ladung geſchiehet, ohne den gezwungenen Ueberſchlag, zu Frankfurt wie zu Mainz und zu Cölln, gar wohl beſtehen. Es iſt Sache der Schiffer, wie der Fuhrleute, ſich um Rückfracht zu bemühen und Sache der Handelsleute, zu deren Erlangung behülflich zu ſeyn, damit neben der Beförderung, ein billiger Frachtpreis, bei welchem auch der Schiffer beſtehen kann, bedungen werden könne. Sagt doch der Mainzer Schriftſteller ſelbſt, die Tour- oder Rangladung ſei eine Art von Vertrag zwiſchen der Handlung und dem Schiffer, alſo eine wohlthätige Einrichtung der kaufmänniſchen Freiheit!

§. 18.

Ich ſchreibe nicht eine Deduction, und darum bin ich nicht der Mainzer Schrift von Paragraph zu Paragraph gefolgt. Vergleichen Sie aber das, was ich Ih-

nen bis hierhin geſagt habe, mit derſelben, und urtheilen Sie, ob der Verfaſſer, wie er in der Vorerinerung verſpricht, Gründe vorgelegt hat, welche für die Geſetzlichkeit, Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Stapels und der ſogenannten Stationen auf dem Rheine, das Wort reden; — ob derſelbe anſchaulich dargelegt hat, daß ohne dieſe Einrichtung, die vollkommenſte Anarchie in der Schiffahrt herrſchen, der fremde Waaren-Eigenthümer aber nie geſichert ſeyn würde, ob endlich dieſe (die von dem Verfaſſer gut gefundene) ſogenannte Stufenfahrt, verbunden mit der (von ihm angedeuteten) Rangladung, ſchnelle und ſichere Transporte befördere, durch ſie allein die möglichſt billigen Frachten beſtimmt werden können, und ob mithin dieſelbe der Freiheit des Handels nicht allein nicht hinderlich ſey, ſondern dieſelbe in jeder Hinſicht, befördere.

Hätte der Mainzer Schriftſteller bedacht, daß er mit ſeiner gewagten Ausführung den einſichtsvollen Staatsmännern, welche den Pariſer Frieden abgefaßt haben, kein Compliment macht, ſo hätte vielleicht dieſes bei ihm Mißtrauen gegen ſeine Darſtellung erregt, und dann wäre dieſelbe wohl ein nicht gedruckter Verſuch geblieben.

§. 19.

Nicht der Brief den ich ſchreibe, ſondern das Landgut, das ich beſchreibe, iſt groß — ſagt Plinius in einem ſeiner längſten Briefe. So entſchuldige auch ich die Länge meines Briefs; auf Nachträge müſſen Sie ſich gleichwohl gefaßt halten, da Sie mich nun einmal aufgefordert haben.

Leben Sie wohl und ꝛc.

IV.

Mémoire

présenté par les Ministres plénipotentiaires de l'Ordre souverain de *St. Jean de Jérusalem* au Congrès de Vienne *).

Nous ferions tort aux lumières comme aux vastes connaissances des personnes illustres qui composent le Congrès général de paix sur lequel l'Europe entière fonde aujourd'hui, à si juste titre, son espoir et son bonheur; et ce serait abuser de leurs momens précieux, si pour plaider la cause de l'Ordre souverain de St. Jean de Jérusalem, nous nous permettions de parler en détail de son origine, des grands hommes qui en tout tems l'ont comblé de gloire, et des hauts faits qui lui ont mérité l'estime et la bienveillance des Princes chrétiens, dont la magnanimité l'a enrichi de dons et des faveurs et priviléges les plus distingués.

Néanmoins lorsqu'il s'agit d'attirer l'attention sur cet Ordre méritoire, et de solliciter en sa faveur les suffrages de cette assemblée dont dépend son destin, nous croyons mériter quelque indulgence, si, pour éclairer davantage la suite de ce Mémoire, nous nous permettons de rétracer ici en peu de mots, quel a été son commencement, le but de ses institutions, la manière dont il les a remplis, et les vicissitudes qu'il a éprouvées durant le

*) Ward dem Congreß von den unterzeichneten Bevollmächtigten des MaltheſerOrdens gedruckt mitgetheilt. 1814. 16 S. in gr. 4.

cours de plusieurs siècles, jusqu'à la dernière et la plus déplorable dont il fut frappé en 1798.

Il est notoire que ce fut à la fin de l'onzième siècle que l'Ordre de St. Jean s'établit. Un homme inspiré de Dieu et vraiment vénérable (*Gerard Tum*) se dévoua, avec d'autres chrétiens qui partageaient ses sentimens nobles et vertueux, à secourir les pélerins qui tombaient malades en allant visiter le St. Sépulchre, ainsi que les guerriers couverts de blessures en combattant pour sa délivrance. En peu de tems les compagnons de Gerard s'accrûrent à tel point qu'ils ne purent plus être tous employés aux soins de l'hospitalité. Il les dirigea à un dévouement non moins important et généreux. Le trajet depuis la mer jusqu'à la Ville Sainte était troublé par les ennemis de la foi chrétienne répandus dans toute cette contrée. Souvent les pélerins étaient non seulement dépouillés, mais massacrés et réduits à l'esclavage. Pour des ames aussi élevées, il n'était pas difficile de passer de l'état d'hospitalier à celui de guerrier; et aux soins d'accueillir les pélerins, ils ajoutèrent celui de leur servir d'escorte. Ils exposèrent leur vie pour leur défense, et des actions extraordinaires signalèrent leur valeur et leur piété. De là dériva le double objet de l'institution de l'Ordre: l'hospitalité et la milice.

Ces devoirs, volontairement pratiqués sous Gerard, furent érigés en loi fondamentale de l'Ordre sous Raimond du Puy, son successeur, et les statuts qu'il érigea avec ses frères, obtinrent la sanction du St. Siége apostolique.

Persuadé que le respect que l'on attache à un nom illustre, est propre à inspirer à celui qui le porte, cette élévation d'ame qui, jointe à des sentimens religieux, est la source des plus hautes vertus et des plus grandes actions, ces premiers instituteurs de l'Ordre établirent également en principe que la première et la plus nombreuse classe de ses membres, celle qui se vouait à l'exercice des armes, dût toujours être de la plus généreuse noblesse; et depuis lors, comme jusques à présent, l'Ordre de St. Jean n'a point cessé de conserver dans leur pleine vigueur ces trois principes, qui, pour le bien de l'humanité, l'honorèrent dès sa naissance.

N'ayant d'autres ennemis que les persécuteurs des chrétiens, les chevaliers de l'Ordre prodiguèrent leurs secours en tout genre indistinctement à tous les pélerins, à tous les guerriers infirmes, de quelque rang, de quelque nation qu'ils fussent, sans jamais prendre part aux différens, et moins encore aux guerres qui s'élevaient entre les nations chrétiennes. Ils les regardaient tous également comme frères; et si cette modération, cette sagesse n'eût point été l'effet des vertus qui distinguaient déjà alors l'Ordre, on aurait pu la considérer comme dictée par la politique la plus sage, la mieux raisonnée. De là dériva le quatrième principe constitutif de l'Ordre, celui d'une neutralité parfaite et inviolable envers tous les chrétiens.

Ce furent ces principes, qui, joints au mérite et aux vertus de la plûpart de ses membres, et soutenus par l'éclat des actions les plus glorieuses, élevèrent l'Ordre à ce degré de réputation et de splendeur, où l'Europe l'a si long-tems contemplé. Le royaume de Jérusalem comme les autres colo-

nies établies dans la Sirie, lui durent ainsi qu'aux autres Ordres militaires institués à son exemple, leurs premiers succès et la prolongation de leur existence. Les monarques, les nations, convaincus de la bravoure, de l'honneur comme de la fidélité que les chevaliers de l'Ordre de St. Jean ne cessaient de déployer pour la cause commune, leur témoignèrent leur admiration et leur reconnaissance, en versant sur eux leurs bienfaits, tandis qu'un grand nombre de gentilshommes, en se rangeant sous leurs bannières, consacrèrent leurs personnes et leurs biens au soutien d'une institution aussi méritoire. De leur côté les Souverains Pontifes comme pères communs de la chrétienté et chefs de toute institution religieuse, prirent, dès sa naissance, l'Ordre sous leur puissante protection, en lui décernant pour son soutien et sa propagation les encouragemens, les graces et les priviléges les plus étendus.

Mais la mésintelligence et la jalousie, qui s'étaient introduites parmi les successeurs des premiers croisés, jointe à l'impuissance où l'Europe, déchirée par des guerres intestines, se trouvait pour les assister, firent bientôt décliner la situation des chrétiens en Asie. De même qu'eux, l'ordre fût contraint à céder peu à peu le terrein, en se retirant d'abord à Margat et puis à St. Jean d'Acre. Toute cette terre fut baignée mille fois de son sang. Enfin, épuisé par les pertes qu'il faisait dans les combats journaliers avec des ennemis infiniment supérieurs en nombre, l'Ordre des Hospitaliers dut s'exiler de sa terre natale et se retirer à Lissimo dans l'isle de Chypre. Son existence dans cette isle était triste et précaire. Le grand Foulques de Vil-

laret conquit celle de Rhodes. Le seul nom de cette isle rappelle tant de vertus éclatantes, tant de hauts faits de valeur et de courage, un si grand nombre de services importans rendus à la chrétienté, à ses Puissances et à ses nations, que l'imagination se plaît à se les retracer. Les peuples témoignèrent à l'Ordre souverain de Rhodes toute l'admiration et l'estime qui lui était dûe, et les princes et pontifes, en lui prodiguant leur générosité, ne crurent qu'être reconnaissans.

Nous serions prolixes, si nous entrions en détail sur la glorieuse défense que fit de cette isle l'illustre Grand-Maître d'Aubusson. Il suffit de la citer, ainsi que celle non moins belle mais moins heureuse faite par l'immortel Villiers de l'Isle-Adam. Dieu permit alors, pour accomplir ses desseins impénétrables, qu'on vit parmi les chevaliers le premier traître. Que n'a-t-il été le dernier!

Après la retraite de Rhodes, l'Ordre était longtems errant, mais non abattu. Il semblait que le ciel avait voulu tirer de là ce grand homme, pour, après avoir éprouvé, pendant des années, son courage, sa constance et les vertus qu'il déploya dans le gouvernement de l'Ordre incertain et abandonné, le placer dans une situation plus propre à la défense de l'Europe et à prouver de nouveau à la chrétienté, qu'il n'avait rien perdu de ses droits à l'estime et à la gloire. Ce fut alors, que l'Empereur Charles V. doué d'une sagesse rare et d'un coeur magnanime, et non moins touché par les vertus éminentes de l'Isle-Adam que persuadé de l'utilité dont l'Ordre, avantageusement placé, pouvait être encore à l'Europe et particulièrement à ses états,

le tira de son inactivité forcée, et lui donna en toute souveraineté en 1530 l'isle de Malthe.

Les annales de l'Ordre sont remplies des belles actions par lesquelles les chevaliers de Malthe se sont illustrés en tant d'occasions et particulièrement dans le long siége où La Valette défendit si vaillamment cet écueil contre toutes les forces de l'Empire ottoman. Un devoir moins brillant, mais dont l'utilite précieuse était de tous les jours, de tous les instans, les appelait à couvrir l'Italie et l'Europe contre les armes des Infidèles, et ils la couvrirent! à protéger les côtes et les isles de la Méditerranée et avec elles le commerce des peuples européens, et ils les protégèrent avec constance et efficacité! Dans toutes les saisons, les bâtimens de l'Ordre parcoururent assidûment la mer et parvinrent à détruire les escadres des pirates barbaresques et à les forcer à ne plus oser se mesurer avec eux. Dès là ils furent réduits à des armemens plus faibles et à ne pouvoir exercer leurs brigandages qu'avec des bâtimens légers aussi propres à fondre sur les marchands désarmés qu'à fuir à l'aspect du pavillon de l'Ordre; et le seul bruit de la sortie de nos vaisseaux du port de Malthe suffisait pour les faire rentrer précipitamment dans les leurs. C'est ainsi que l'Ordre assurait la navigation et le commerce d'une grande étendue de la Méditerranée. Ce service, cette utilité réelle a été rendu constamment de sa part jusques dans les derniers instans de sa possession de Malthe; et encore la veille même de l'aggression malheureuse de 1798 une des escadres de l'Ordre était rentrée avec une prise faite sur des corsaires africains.

Les chevaliers de l'Ordre de St. Jean n'étaient pas moins prompts à se prêter à tout ce que les Puissances de l'Europe pouvaient réclamer d'eux. Jamais ces Puissances n'ont tenté d'entreprise contre les ennemis communs du nom chrétien et de leur sûreté, sans qu'ils y aient pris part; et pour rappeler seulement quelques exemples qui ne sont point trop éloignés, on se bornera à citer ici, qu'on les a vus sous Tunis avec les forces navales de Louis XIV., sur le Danube pour le service de l'Empereur Charles VI., et devant Alger pour celui de Charles III., roi d'Espagne.

Nous croyons pouvoir nous dispenser d'indiquer, de quelle manière l'Ordre remplissait son premier devoir institutif, l'hospitalité. On sait avec quelle charité, avec quel dévouement il s'en acquitta en Palestine et à Rhodes, et tous les navigateurs de la Méditerranée ont eu des preuves des soins et de l'accueil avec lesquels les chevaliers Hospitaliers de St. Jean recevaient dans leur vaste hôpital à Malthe et y soignaient indistinctement tous les malades de quelque nation, de quelque religion qu'ils fussent, et de quelque infirmité qu'ils pouvaient être atteints. Ce n'était pas seulement au rétablissement de la santé individuelle que l'Ordre ouvrait ses hôpitaux, mais il s'intéressait tout-autant à la conservation de la santé publique. Il avait à cet effet établi un lazaret commode et bien entendu, qui servait de barrière à ce fléau terrible qui si souvent désole l'humanité, et l'Ordre peut se flatter d'en avoir préservé maintefois l'Italie et peut être même l'Europe.

Tel étoit l'Ordre à Malthe, et tel il y serait encore, digne de la bienveillance des princes et des nations, si le tems n'avait pas amené cette époque

malheureuse, où la subversion de tous les principes moraux, causée par des maximes soi-disant philosophiques, n'avait point déchiré les liens les plus sacrés comme les plus nécessaires au maintien de la sûreté. L'Ordre de St. Jean, d'institution religieuse, noble et militaire, ne put être préservé de ce poison que la révolution dirigeait principalement vers ces corporations. Dès lors, ni la sagesse de ses lois, ni le bon usage qu'il faisait de ses moyens, ni les services qu'il rendait à l'Europe, ni sa rigoureuse neutralité, ni enfin les mers qui séparaient son siége du foyer révolutionnaire, ne purent l'en garantir. L'Ordre, comme d'autres États, eut malheureusement des sujets perfides, et (ce que la postérité aura peine à croire) un nombre à la vérité petit, mais trop grand par son infame activité et trop puissant par son influence, des chevaliers mêmes, oubliant leurs sermens et les devoirs de la reconnaissance, agitèrent en mille façons un peuple imprudent et crédule, qui à l'arrivée de l'ennemi commun se souleva contre son gouvernement bienfaisant et paternel, qui l'avait fait fleurir depuis près de trois siècles. Ces traîtres, baignés du sang de leurs frères qu'ils avaient fait massacrer par les soldats trompés ou séduits, vendirent la défense, le salut de l'Isle, sept siècles de gloire, et l'honneur même de leur nation, en livrant la place. Non, un malheur de cette espèce ne sera pas, aux yeux de la juste postérité, une tache pour un Ordre en tout tems si jaloux de sa réputation et si délicat sur son honneur, qu'il avait conservé si longtems à l'abri de tout reproche! Bien différent était certainement l'esprit de l'Ordre en général, comme celui du Grand-Maître, qui, pas plus de trois mois avant cette funeste catastrophe, avait eu occasion de

se convaincre de la fidélité, du zèle et de l'ardeur de ses chevaliers et des habitans de l'isle. Et plein de confiance dans le témoignage de ces sentimens qu'il devait croire à l'abri de tout soupçon, il se persuada que les ordres qu'il donnait, à l'approche du danger, pour la défense de la place, comme pour le maintien de la tranquillité publique, auraient été pleinement exécutés, et que chacun aurait rempli la tâche ou le poste qui lui avait été désigné. Le premier soussigné, qui a été malheureusement témoin oculaire de tout ce qui se passa à Malthe en cette occurrence funeste, peut attester sur son honneur, d'avoir vu et entendu les chevaliers de tout âge et de toute nation montrer par leur contenance et leurs paroles, qu'ils étaient prêts et brûlaient d'ardeur de signaler leur courage pour défendre la mère commune jusqu'à la dernière goutte de leur sang, et de rendre, à l'instar de leurs prédécesseurs, leurs noms dignes de l'immortalité. On ne pouvait voir un plus bel enthousiasme. Les malheureux, ils furent trahis! Qu'on nous pardonne cette digression que nous arrache un souvenir à jamais douloureux.

Le chef de l'Ordre, après ce fatal évènement, dut abandoner Malthe, et il se rendit à Trieste, où, dès son arrivée, il organisa, autant que les circonstances pouvaient le permettre, le couvent et un conseil provisoire de l'Ordre. Quelques mois après il abdiqua la Grande-Maîtrise. L'Empereur Paul I. de glorieuse mémoire, accepta cette dignité et il établit le conseil de l'ordre de St. Jean de Jérusalem dans sa capitale de St. Pétersbourg. Son glorieux successeur employa sa haute influence, pour que l'Ordre pût avoir un chef, un Grand-Maître reconnu par toutes les Puissances, et cet auguste Monar-

que daigna conserver à l'illustre Ordre l'honneur et l'avantage précieux de sa puissante protection.

Jean Baptiste Tommasi, l'un des membres les plus méritoires de l'Ordre, fut nommé Grand-Maître par sa Sainteté Pie VII. actuellement regnant; et toutes les Puissances le reconnurent. Il résidait en Sicile, et ce fut là qu'il établit, aussi régulièrement que les circonstances le permirent, le conseil et le couvent. Tous les prieurés de l'Ordre, exceptés ceux de la France, furent en correspondance avec lui. Après son décès, survenu en 1805, le conseil d'Etat de l'Ordre nomma d'abord un lieutenant du Magistère; et comme les chevaliers qui se trouvaient au couvent, n'étaient pas en nombre suffisant pour pouvoir procéder à l'élection d'un Grand-Maître en suivant ce que les statuts de l'Ordre préscrivent à cet égard, ils durent se borner à se réunir en assemblée générale pour désigner un candidat pour cette dignité, et le présenter, pour cette fois, à la confirmation du Souverain Pontife. Mais Sa Sainteté, en approuvant tous les autres actes émanés par le couvent, trouva dans sa sagesse de différer cette approbation. En conséquence, elle laissa continuer les rênes du gouvernement de l'Ordre dans les mains du lieutenant du Magistére et du sacré conseil, en leur décernant les points d'autorité et les facultés nécessaires. Cet ordre provisoire des choses fut notifié à toutes les puissances et à tous les prieurés où l'Ordre était conservé.

Ce résumé, tiré des annales de l'Ordre, prouve, que pendant l'espace de plus de sept cents ans il n'a pas cessé un instant d'exister, d'exercer les points principaux de son institution utile, de conserver ses principes constitutifs et de bien mériter de toute

l'Europe. Si d'après ces considérations, les hautes Puissances aujourd'hui assemblées, veulent bien, en lui continuant leur généreux appui, donner à l'Ordre de St. Jean de Jérusalem un emplacement convenable, lui restituer la partie de ses biens qui en serait susceptible, et l'aider, au moins pour les premières années, des moyens nécessaires pour fournir aux dépenses de son établissement et à la reprise de ses croisières contre les pirates, il est certain qu'il pourra de nouveau rendre les mêmes services, les mêmes avantages, qu'il a rendus en d'autres tems et en d'autres lieux.

L'histoire nous apprend que depuis les tems les plus anciens, les mers ont été troublées par des pirates, et qu'ils n'ont jamais pu être reprimés qu'au moyen d'efforts extraordinaires, et cela pour peu de durée, vraisemblablement parce qu'alors il n'y avait pas d'institutions semblables à celle de l'Ordre de St. Jean; et ce qui vient à l'appui de cette supposition, c'est qu'aujord'hui la Méditerranée surtout en parait plus infectée que lorsque l'Ordre y avait son siége. Cela démontre, combien il serait desirable pour toutes les nations, qu'il pût de nouveau y exercer sa vigilance et son activité. L'Ordre n'entend pas de vouloir y faire une guerre de religion; a cet égard les circonstances d'aujourd'hui ne sont plus les mêmes qu'autrefois. En y protégeant le commerce et la navigation, il voudrait briser les fers des Chrétiens qui gémissent dans l'esclavage, et préserver d'autres de cette calamité. Et pour mettre derechef l'Ordre à même de rendre ce service im-

portant, il ne serait pas nécessaire de fournir à sa disposition de très-grands moyens. Les biens qui lui restent, ceux qui pourraient lui être rendus, quelques secours, pour ainsi dire, collectifs, qu'il ose espérer d'obtenir des Puissances protectrices, au moins pour les premiers tems, seraient suffisans; et le dévouement de ses chevaliers, leur noble ambition et leur desir de bien mériter du salut public, suppléeraient à ce qu'on pourrait souhaiter de plus, pour parvenir à atteindre le degré d'utilité et la célébrité de leurs ancêtres.

L'Ordre de St. Jean présente d'ailleurs encore un autre avantage, qui lui est particulier. Il est de sa nature une école de navigation et de valeur militaire. Les grands hommes qu'il a fournis, même dans les derniers tems, à leurs souverains, tant dans la carrière militaire que civile ou politique, sont trop connus, pour qu'on ait besoin de les nommer.

Nous croyons également pouvoir nous dispenser de nous étendre sur la convenance et les avantages de la neutralité constitutionnelle de l'Ordre, dont nous avons déjà parlé. Ils sont si palpables pour le cas où l'Ordre obtiendrait un emplacement convenable et propre à être fréquenté par tous les navigateurs, qu'il serait superflu de vouloir les mettre ici en évidence. Les secours seraient toujours prêts, comme ils l'étaien à Malthe, au besoin des toutes les nations chrétiennes, et nos ports seraient leurs ports communs. L'hospitalité que l'Ordre pourrait y exercer de nouveau, indistinctement envers tous ceux qui en auraient besoin, comme dans ses tems les plus heureux, mérite aussi l'attention des ministres sages et philantropes. L'é-

tendue de son utilité serait naturellement en raison de la convenance de notre emplacement; et le lazaret que l'Ordre y entretiendrait sur le modèle de celui de Malthe, offrirait pour l'humanité un secours non moins bienfaisant.

En passant maintenant à la considération du troisième principe constitutif de l'Ordre de St. Jean, celui de la Noblesse, il est certain qu'il est du plus grand comme du plus précieux intérêt, particulièrement dans les monarchies. Aussi dans tout le cours de sa longue existence, l'Ordre a veillé constamment à la conservation rigoureuse de ce principe. Toutes les nations qui y étaient admises, ne peuvent qu'en rendre le juste témoignage. La Noblesse de nom et d'armes, que l'Ordre exige dans ses preuves, et qui a tant contribué à sa réputation, est celle que le pouvoir même ne saurait accorder, mais que le mérite fonde et le tems seul consacre. Elle est le plus ferme soutien des gouvernemens monarchiques, et c'est un patrimoine d'honneur qui harmonise merveilleusement avec leur autorité. On a dit sagement: Point de Monarque, point de Noblesse; point de Noblesse, point de Monarque. On pourrait sans doute s'étendre amplement sur cette maxime, et citer maintes raisons qui en fondent la vérité; mais on croit pouvoir d'autant plus s'en dispenser, que ce mémoire s'adresse à des personnes qui sont toutes de cette première classe distinguée de l'Etat et qui sont imbues non seulement de la nécessité que le trône a, de la conserver dans toute sa pureté, mais de lui décerner constamment son appui et ses faveurs. D'après cela on ne peut que regretter que les principes subversifs qui ont dominé dans

ces derniers tems, aient porté une si vive atteinte au lustre comme au respect qui de tout tems ont été le partage de la Noblesse. Un autre résultat amené par les mêmes circonstances, est la spoliation, la perte de la plus grande partie des établissemens et des ressources si sagement fondées par nos ancêtres pour pourvoir les cadets des familles d'une existence convenable à leur naissance. Et il est certain que le rétablissement de l'Ordre de St. Jean fournirait encore aujourd'hui pour eux des moyens précieux. Il ne contribuerait pas moins à relever et donner une nouvelle splendeur à la noblesse, en ce qu'il est très-essentiel que dans tous les états, où elle est établie, elle paraisse à tous les yeux sous les mêmes formes et, pour ainsi dire, sous les mêmes traits et couleurs. Il faut donc un modèle, un type commun, et l'Ordre de St. Jean de Jérusalem, qui possédait dans son sein l'élite de la Noblesse de l'Europe, a toujours été considéré comme étant particulièrement le gardien de ce précieux dépôt.

Après avoir démontré brièvement, comment l'Ordre n'a pas cessé d'être digne de faire encore une partie du corps politique de l'Europe et de servir au bien-être général, nous exposerons avec non moins de vérité, qu'il n'est pas, comme on pourrait le croire, dépourvu des moyens, pour continuer cette honorable carrière. En désignant ceux dont il n'a point cessé d'être en possession, nous citerons également ceux dont il peut *espérer la restitution immédiate de* la magnanimité et justice des souverains; et ceux que *l'avenir promet de lui amener.*

L'Ordre jouit dans ce moment de *ses anciennes possessions* en *Sicile* et en *Sardaigne.* Celles qui lui

appartenaient dans le *prieuré de Rome* ont déjà été restituées dans la presque-totalité. Il en a été de même dans les duchés de *Parme* et de *Plaisance*. Celles qu'il possède dans le grand-prieuré de *Bohême*, sous la domination de l'Auguste Empereur *d'Autriche*, sont intactes. Voilà ce que l'Ordre *possède en ce moment*.

Plein de confiance dans les sentimens généreux et équitables qui caractérisent le Monarque vertueux qui vient de récupérer les *Etats de Venise* et de la *Lombardie*, l'Ordreose se persuader d'obtenir la restitution de la partie de ses biens qui y ont été conservés par leur réunion aux domaines du ci-devant royaume d'Italie. Il peut sans doute nourrir la même persuasion à l'égard de ses anciennes propriétés dans le *prieuré de Pise*, rentré sous la domination d'un prince aussi sage que vertueux et qui a été rendu à la Toscane comme un gage assuré du renouvellement de ses jours heureux.

Quant aux biens de l'Ordre en *Espagne*, on ne peut pas dissimuler que par la guerre désastreuse qui a désolé ce royaume, plusieurs Commanderies ont dû beaucoup souffrir; mais il n'est pas moins vrai, qu'elles existent encore toutes, et que l'Ordre peut se flatter avec raison, que par la volonté du Monarque, assis sur ce trône qui lui a toujours prodigué ses grâces et ses faveurs, elles lui seront rendues, et qu'à l'instar de ses ancêtres, ce Monarque protecteur des institutions religieuses, ne se bornera pas vis-à-vis de l'Ordre à ce seul bienfait.

L'Ordre ayant joui en tout tems de la haute protection du prince magnanime qui gouverne le

Portugal, pouvons-nous craindre la perte des commanderies qui ont été conservées par ce prieuré avec tant de zèle et de vigilance!

A combien d'heureuses et justes espérances notre coeur ne s'ouvre-t-il pas, en portant nos regards vers cet *Auguste Empereur* *) qui avec une grandeur d'ame dont les annales de l'Ordre ne fournissent que bien peu d'exemples, s'est déclaré solemnellement son protecteur et son soutien! Il n'y a rien que nous ne puissions attendre de sa générosité; et c'est sans doute en ce moment qu'il daignera nous en faire éprouver les puissans effets.

Et cette *grande nation* **) qui de tout tems a si bien mérité de l'humanité, et qui dans les circonstances actuelles s'est acquis de si grands droits à la reconnaissance de l'Europe entière par les efforts prodigieux et les sacrifices immenses qu'elle a faits pour lui procurer la paix et sa liberté — ne partagera-t-elle pas à l'Ordre de St. Jean de Jérusalem ses sentiments généreux avec lesquels elle vient au secours de tant d'autres qui ont été frappés par les évènemens et qui certainement n'ont pas plus de droits à ses égards et (nous osons le dire) à sa justice. N'aimera-t-elle pas mieux renouveler avec lui ses anciennes liaisons qui augmenteraient sa sûreté, sa force et sa gloire!

Et ce *Louis* tant desiré, rendu au trône de ses ancêtres pour le bonheur de son peuple, ne rendra pas vaines les espérances que l'Ordre fonde sur lui à tant de titres. Quoique malheureusement il ne

*) Von Rußland. A. d. H.

**) England. A. d. H.

reste dans l'étendue de son royaume que peu de ses propriétés non aliénées ou non vendues, et que douloureusement il paroît, que ses intentions libérales ne pourront pas avoir de sitôt un effet bienfaisant pour l'Ordre, un jour arrivera pourtant, et nous espérons qu'il n'est pas très-éloigné, où la France sera rendue à ce bonheur et à cette tranquillité qui permettra à son Monarque d'être, comme ses prédécesseurs, un des principaux soutiens et protecteurs de l'Ordre, que sa noblesse a tant illustré.

La Bavière, de même que la Prusse, ainsi que d'autres Couronnes, excitées par de si beaux exemples, ne dédaigneront pas de concourir, comme dans les tems passés, à notre régénération et à notre entretien.

La Suède et le Danemarc, qui ont offert à l'Ordre, lors de sa dernière existence active, des subsides considérables pour qu'il se chargeât de convoyer leurs bâtimens dans la Méditerranée et d'y protéger leur commerce, pourraient renouer cette négociation, qui fournirait à l'Ordre un moyen de plus pour remplir sa tâche.

Il est certain d'ailleurs que le lieu même de notre établissement nous offriroît plus ou moins de revenus selon sa nature et sa capacité, dont l'Ordre profiterait avec modération et sagesse. Mais c'est là un point qui doit être entièrement abandonné à notre autorité législative, qui recherchera et fixera les ressources qu'on peut tirer du sein même de l'Ordre. Les plus sûres, les plus honorables, et peut-être les plus productives, sont celles qui proviennent d'une sage économie, d'une administration attentive, enfin du zèle et de l'amour de la cause publique

dont nous espérons de voir tous les membres de l'Ordre vivement pénétrés.

Il faut enfin parler du dernier, mais très-important objet — du lieu de notre établissement futur. Nous respectons trop les droits de chaque Souverain et ceux de la confédération entière pour oser en désigner aucun. C'est aux Monarques mêmes et à leurs sages représentants, qui connaissent parfaitement les intérêts de tous les États et ce dont on peut disposer pour compenser les pertes faites par chacun d'eux, à examiner et déterminer avec la pénétration et la maturité qu'ils déploient dans toutes leurs opérations, quel est l'endroit le plus convenable pour le rétablissement du siège de l'Ordre.

Nous indiquerons seulement à peu près les qualités qu'un tel établissement devrait avoir, pour que nous puissions encore nous y rendre utiles. Il faudrait qu'il ne fût pas trop éloigné du centre de la Méditerranée; il devrait avoir un port sûr et capable de contenir toute espèce de bâtimens, tant des nôtres que des Puissances amies, soit de guerre, soit marchands, qui seraient dans le cas d'y aborder. Il y faudrait en outre un emplacement convenable pour un arsenal et un autre pour un lazaret aussi utile que nécessaire, non seulement pour nous, mais pour l'humanité en général. Il serait égapament indispensable d'y trouver, surtout dès les olremiers momens, une sûreté suffisante pour ne pas être exposé à des insultes; enfin de quoi loger le personnel en général de l'Ordre, si non commodément, du moins à l'abri de l'intempérie des saisons. Une église, un hôpital au moins provisoire, sont de l'essence de notre institut.

L'Ordre ne demande pas de grandes choses. Il suffit de n'être pas dans la nécessité de poser la première pierre; ce qui épuiserait ses moyens, et l'empêcherait de se livrer à ce qui fait l'objet de son institution.

Nous ne pouvons pas terminer cet écrit sommaire, sans y observer et déclarer avec la franchise dont nous faisons profession, une chose liée si essentiellement à l'honneur et à la dignité de l'Ordre ainsi qu'à ses devoirs. C'est que, quel que pourrait être le chef-lieu que la volonté et le concours des Hautes Puissances assignerait à l'Ordre, il faut que celui-ci y soit indépendant et libre comme autrefois; qu'il y jouisse de tous les droits et prérogatives de la souveraineté et de tous ses anciens privilèges; qu'il puisse y professer sa religion catholique romaine; envoyer des ministres et des agens de tout rang près des puissances; entretenir avec elles des rapports politiques et commerciaux; faire observer, pour le maintien de sa neutralité constitutive, les lois et les règlemens qu'il a suivis pendant plusieurs siècles sur l'admission dans ses ports des bâtimens armés des diverses nations en paix ou en guerre; enfin que l'Ordre n'y soit jamais qu'à des conditions honorables et conformes à la nature d'un état souverain, tel qu'il a toujours été à Rhodes comme à Malthe.

Après avoir exposé, quelle a été l'origine de l'Ordre de St. Jean de Jérusalem, quelles sont ses principales institutions et ses principes; comment, en les observant avec exactitude, il s'était élevé au haut degré de sa gloire; comment il a mérité et obtenu de toute part les honneurs, privilèges et bienfaits dont il était enrichi; comment, toujours fidèle

à ses institutions et principes même au milieu de ses revers, il a été accueilli dans ces derniers tems malheureux sous l'égide et la protection d'un puissant et généreux monarque qui a prolongé son existence; comment il pourrait être derechef utile à toute l'Europe, pourvu qu'il fût placé de nouveau dans un lieu convenable; et enfin, comment il n'est pas entièrement dénué de moyens pour réprendre l'exercice de son illustre profession, particulièrement si les Puissances protectrices voudraient bien l'aider dans le commencement de sa nouvelle carrière selon ce qu'elles daigneraient déterminer à cet égard; il ne nous reste que de nous adresser avec pleine confiance aux Ministres plénipotentiaires de ce Congrès général, pour les prier très-instamment de bien vouloir adopter la maxime de sa conservation et en conséquence, de la restitution de toutes celles de ses propriétés qui dans les circonstances actuelles en seraient susceptibles. — Nous croyons, relativement à cette restitution de biens, devoir exposer encore avec vérité, que très-certainement la partie qui en est située dans chacun des Etats respectifs, est de bien peu d'importance; qu'il en est de même de la faible portion de leur revenu que, pour l'entretien du gouvernement de l'Ordre, les commandeurs respectifs payent au trésor commun; de manière que presque la totalité de leur produit est pour les cadets des familles nobles une ressource, une récompense, qui les met d'autant mieux à même de servir plus utilement leur Souverain.

C'est à l'appui de ces considérations réunies, que nous supplions tous les Ministres en général et chacun d'eux en particulier, de vouloir bien mettre aux pieds de leurs augustes Monarques les ferventes prières que

nous leur adressons, pour qu'il leur plaise, de prendre de nouveau l'illustre Ordre de St. Jean de Jérusalem sous leur puissante protection, de l'encourager par leurs faveurs et bienfaits, en un mot de soutenir, comme autrefois, son destin et sa gloire.

Finalement, comme par la séparation actuelle des langues et la dispersion des chevaliers, ceux qui se trouvent réunis au *couvent de l'Ordre siégeant à Catane en Sicile*, ne sont pas suffisamment nombreux et qualifiés pour pouvoir y procéder légalement à l'élection d'un Grand-Maître, nous ne pouvons qu'implorer de même les Ministres plénipotentiaires, d'employer leurs bons offices près de leurs augustes Souverains, pour qu'en cas de la réalisation si ardemment desirée du rétablissement de l'Ordre de St. Jean, ils daignent *solliciter le Souverain Pontife* comme chef de tous les Ordres religieux, *de nommer* (pour cette fois seulement, et sans préjudice aux droits et privilèges de l'Ordre) *son Grand-Maître*, afin que la réorganisation statutaire de l'Ordre n'éprouve aucun retard.

Plein de confiance dans le généreux et magnanime appui des augustes Souverains et de leurs sages représentans, et non moins pénétré de la plus respectueuse et vive reconnaissance pour tous les bien-faits dont il a déjà joui et dont il espère à si juste titre la continuation, l'Ordre de St. Jean de Jérusalem voue, de ce moment même, au service, à l'utilité et à la gloire de ses Protecteurs, ses travaux, ses soins et ses biens, même le sang et la vie de ses chevaliers, qui, stimulés par sept siècles de gloire et de vertu de leurs prédécesseurs, dirigeront tous leurs efforts

pour mériter, comme eux, la considération et l'estime générale qui les honoraient.

Vienne le 20. septembre 1814.

Le Bailli Miari.
Le Commandeur Berlinghieri.

V.

Anſicht über die künftigen ſtaatsrechtlichen Verhältniſſe des unmittelbaren ReichsAdels in Teutſchland *).

§. 1.

Der unmittelbare ReichsAdel in Teutſchland war von jeher ein mitconſtituirender Stand des teutſchen Reichs. In allen ReichsGrundgeſetzen wird er dafür anerkannt, und den übrigen Reichsſtänden gleich geſtellt. Die glücklichen Ereigniſſe der neueſten Zeiten und die dadurch erfolgte Aufhebung des Rheinbundes haben nun kräftig und laut ausgeſprochen, daß alles das, was ſeit jenem Zeitraum von acht kummervollen Jahren den unterdrückten teutſchen Reichsſtänden und dem ſolchen gleichgeachteten immediaten ReichsAdel geſetzwidrig entzogen worden iſt, wieder zurück erſtattet werden ſolle.

Der Verluſt, den der teutſche ReichsAdel erlitten hat, gründet ſich hauptſächlich bloß auf die bekannte Napoleon'ſche Ordre du jour, und es mangelt ihm eben daher jeder Schein einer RechtsVerbindlichkeit.

*) Auf dem Congreß gedruckt, auf 29 Seiten in gr. 4., unter der Jahrzahl 1814, ohne Angabe des Druckortes, übergeben.

§. 2.

Nach dieſem Grundſatz hat derſelbe das Recht, die Wiederherſtellung nachfolgender perſönlichen Rechte zu verlangen:

1. Vollkommene perſönliche Freiheit.

2. Perſönliche Achtung und Rang.

3. Privilegirter Gerichtsſtand.

4. Autonomie.

5. CorporationsRecht.

6. Freiheit von den perſönlichen Abgaben.

Als dingliche Rechte hat er anzuſprechen:

7. JurisdictionsAusübung über die ihm angehörigen Unterthanen.

8. Den ganzen Umfang der PolizeiGewalt.

9. Die Direction der LandesVertheidigunsAnſtalten, des Einquartierungsweſens ꝛc. ꝛc.

10. Die Normirung der Schatzungen.

11. Die OberKirchenherrlichkeit und das Patronats Recht.

12. Gänzliche Schatzungsfreiheit von den Liegenſchaften, und

13. die Erhebung ſeiner ehemaligen Abgaben nach den Beſtimmungen der vorzulegenden Rechnungen vor dem Jahre 1806.

§. 3.

Hierin würde der ganze Umfang der von dem immediaten ReichsAdel anzuſprechenden Reſtitution liegen, und wenn er alle dieſe Rechte wiederhergeſtellt erhielte, ſo würde er in denjenigen rechtlichen Zuſtand wieder zurückgeſetzt werden, in welchem er ſich vor der traurigen Kataſtrophe von 1806 befand. Er hat ein volles Recht auf dieſe Reſtitution, und er vertraut zu ſehr auf die tiefe Einſichten und große Gerechtigkeitsliebe der erhabnen Len-

ker des Schickſals von Teutſchland, als daß er nicht nach dem ſchon ſo oft und laut ausgeſprochenen Grundſatz der Wiederherſtellung ſolche ſicher erwarten ſollte, da die Gleichheit der Rechte allenthalben erfordert, daß nicht ein Stand allein — und namentlich der immediate Reichs Adel — alles verlieren, alles aufopfern und ganz vertilgt werden ſolle, während dem die Könige und Fürſten ganz allein eben dadurch größer und mächtiger gemacht werden. Durch die verlorne reiche teutſche Erzſtifter und Stifter hat derſelbe einen weit größeren Verluſt, als alle übrigen Reichsſtände erlitten.

§. 4.

Sollte inzwiſchen die Weisheit der erhabenen Organiſatoren von Teutſchland was anders über den teutſchen ReichsAdel beſchloſſen haben; ſollten zur Befeſtigung der teutſchen Conſtitution, zu ihrer Vereinfachung, zur Erreichung einer kräftigern und concentrirtern Umſchaffung derſelben andere Maßregeln nothwendig ſeyn; ſollte die zerſtreute Lage der ausgedehnten Beſitzungen des immediaten ReichsAdels hierbei entſcheiden, ſo wird er ſich zwar der gebietenden eiſernen Nothwendigkeit unterwerfen; jedoch glaubt er im äußerſten Falle nie zu größeren Entbehrungen und Beſchränkungen ſich hergeben zu müſſen, als in den nachfolgenden ſubmiſſeſten Vorſchlägen enthalten ſind.

§. 5.

Der immediate ReichsAdel geht immer von dem Grundſatze der gänzlichen Reſtitution aus, das heißt:

Er ſpricht den ganzen Umfang ſeiner vorherigen Berechtigungen als conſtituirendes Mitglied des teutſchen Reiches

ohne Ausnahme an, und erhält ſich hierdurch

ſeine vormalige Unmittelbarkeit rein und unverſehrt.

Die weiters denkbaren, von dem unerbittlichen Geſetz der Nothwendigkeit dictirt werdenden Beſchränkungen würde er ſich nur dermaſſen können gefallen laſſen:

daß er ſich verwilliget, an die künftigen Fürſten des föderativen teutſchen StaatenVereins einzelne Rechte vertragsweiſe zu überlaſſen.

§. 6.

Dieſe vertragsweiſe zu übertragenden Rechte würden in nachfolgenden beſtehen:

1. In der perſönlichen JurisdictionsAnerkennung;
2. in der Einräumung der Aufſicht über die Juſtizverwaltung erſter Inſtanz;
3. in der Ueberlaſſung der zweiten Inſtanz;
4. der hohen Polizei;
5. der LandesVertheidigungsAnſtalten und Kriegsverhältniſſe;
6. des Schatzungsbezugs;
7. der OberKirchenherrlichkeit, und
8. der freiwilligen Unterwerfung zu künftigen Schatzungsabgaben von den Liegenſchaften nach einem billigen Maasſtab;

jedoch alles lediglich nach den weiter unten vorkommenden näheren Beſtimmungen.

§. 7.

Der Ueberblick des Ganzen, und die bei jedem einzelnen Gegenſtande beſonders vorkommenden Modificationen werden ſich am deutlichſten darſtellen, wenn man hier die ſämmtlichen Gegenſtände, deren Reſtitution der immediate ReichsAdel zu verlangen berechtiget iſt, einzeln aufführt, und jeden Punkt mit ganz kurzen Bemerkungen begleitet.

§. 8.

Ehe man zu dieſer Enumeration fortſchreitet, muß man vor allen Dingen den Hauptgrundſatz vorausſchicken:

Es giebt in Teutſchland künftig keine unbedingte und abſolute Souverainität mehr; was ehedem Landeshoheit hieß, wird nunmehr mit verändertem Namen Souverainität genannt; ſie iſt einzig und allein eine geſetzlich eingeſchränkte, einer höhern Sammtgewalt untergeordnete, durch einen ſehnlichſt gehofften teutſchen Kaiſer, durch Landſtände und ein höchſtes Reichsgericht bewachte und beſchützte Oberherrlichkeit.

Hierdurch wird die müheſame Unterſuchung

welche Rechte ſind mit der Souverainität vereinbarlich oder nicht?

beſeitigt.

Hierdurch wird das ſo höchſt gefährliche UniformirungsPrincip, welches in dem ehemaligen Rheinbund ſo viel Unglück und Ungerechtigkeit herbeigeführt hat, auſſer Thätigkeit geſetzt; hierdurch wird endlich die von den Völkern ſo laut erſehnte Verantwortlichkeit der Miniſter und der nächſten Umgebungen der Fürſten, welche man im Rheinbund auch dem Namen nach nicht mehr kannte, zur allgemeinen Beruhigung wieder geweckt.

§. 9.

Rechte des unmittelbaren ReichsAdels.

A. Perſönliche.

Perſönliche Freiheit.

1) Spricht der unmittelbare ReichsAdel

die höchſte perſönliche Freiheit im Staate an.

Derſelbe iſt zwar ein Staatsangehöriger; allein er ſtehet unter dem Geſetz, nicht aber unter der Willkühr des Souverains.

Das Geſetz und die Unterwürfigkeit unter ſolches iſt der Inbegriff ſeiner perſönlichen Freiheit. Er und die Seinigen ſind weder milizpflichtig, noch können ſie zu Staats- und Hofdienſten oder Reſidenzhaltungen wider ihren Willen gezwungen werden. Ihnen muß die Wahl frei bleiben, wo ſie in Teutſchland wohnen oder dienen wollen. Der Bezug ihrer Revenüen darf ihnen von einem Land in das andere nicht erſchwert oder verhindert werden. Sie ſind keiner willkührlichen Verhaftung oder Beſtrafung ausgeſetzt, gegen welches ſie das höchſte ReichsTribunal oder die höchſte ReichsGewalt in Schutz nehmen muß.

§. 10.

2. Perſönliche Achtung und Rang.

Dem unmittelbaren ReichsAdel gehört diejenige äuſſere Achtung und der Rang, welche ihm die vorige teutſche Conſtitution angewieſen hatte. Dieß iſt ein uraltes Erbtheil, ein kaum nennbares Ueberbleibſel für die Verdienſte ſeiner Vorfahren um den Staat, welches ihm mit Recht nicht entzogen werden kann. Die SouverainitätsVerhältniſſe haben hierauf gar keinen Einfluß, um ſo weniger, als die öffentliche Achtung derjenigen, die den Thron zunächſt umgeben, den Glanz des Regenten ſelbſt erhöhet.

§. 11.

3. Privilegirter Gerichtsſtand.

Der dem unmittelbaren Adel unſtreitig zuſtehende privilegirte Gerichtsſtand iſt eine Folge der ihm gebührenden öffentlichen Achtung. Ehedem ſtand er theils un-

ter den höchſten ReichsGerichten, theils gehörten die nicht ſtrittigen Gegenſtände den Cantonen an.

Er unterwirft ſich jetzt ſowohl in Civil- als CriminalSachen der Gerichtsbarkeit der landesherrlichen ObeBehörden, und behält ſich blos den Rekurs an das oberſte ReichsGericht bevor; betrifft die Sache das Intereſſe des Souverains ſelbſt, ſo erwächſt ſie ſogleich an das letzte oder ein drittes unpartheiiſches Gericht. Es iſt ein uraltes Recht des hohen und niedern teutſchen Adels, daß er von jeher von ſeines Gleichen ſich richten zu laſſen berechtigt war. Dieß liegt in der Natur der Sache. Bei den alten Teutſchen war es unmöglich, daß der Leibeigene, der Knecht, den freien — ſeinen Herrn richten ſollte, und eben ſo unvereinbarlich iſt es in unſern Tagen, wenn der ehemalige unmittelbare ReichsAdel ſich nunmehr von ſeinem Beamten richten laſſen ſollte, den er bezahlt, oder gar die Befehle ſeines eigenen Schultheißen anzunehmen ſolle gezwungen ſeyn. Auch dieſem privilegirten Gerichtsſtand ſowohl in contentiosis als non contentiosis, wovon die letzte ohnehin künftig bei den RitterCantonen verbleiben werden, tritt kein Souverainitätsrecht in den Weg, und es iſt deßwegen weit und breit kein Hinderniß vorhanden, warum dieſes ritterliche Vorzugsrecht nicht erhalten werden ſollte.

§. 12.

4. Autonomie.

4. Iſt

die Autonomie

ein uraltes Eigenthum des ehemaligen unmittelbaren ReichsAdels, welches er ehedem gegen das Eindringen der römiſchen Geſetzgebung durchgeſetzt, und bisher mit ſo vieler Beharrlichkeit behauptet hat.

Dieſes Recht der Autonomie gründet ſich auf das älteſte teutſche Herkommen; in ihr ſind die Ueberbleibſel des alten teutſchen Rechts erhalten worden; wenn ſie auch hart waren, jene alten teutſchen FamilienGeſetze, ſo waren ſie dennoch zur Erhaltung der Geſchlechter nothwendig; ſie waren das einzige Mittel, welches den teutſchen ReichsAdel ſo lange, und reiner, als keinen, im ganzen übrigen Europa erhalten hat, und ihre Exiſtenz ſchreibt ſich von jenen glücklichen Zeiten der teutſchen Freiheit her, wo ein jeder das Recht, wornach er gerichtet ſeyn wollte, ſelbſt wählen konnte, und wo der Teutſche ein erprobtes Herkommen weit höher ſchätzte, als ein ſeiner Nationalität und ſeinem Gefühle widerſtrebendes fremdes Geſetz.

Bei den alten Teutſchen war es ein Beweis des Beſiegtſeins, wenn eine Nation das Geſetz einer andern annehmen mußte; daher ihr Widerſtreben gegen die römiſche, ſonſt ſo vortreffliche Geſetzgebung.

Durch die Autonomie hat ſich der teutſche ReichsAdel nun fünfhundert Jahre und drüber erhalten; die Zeit hat dieſes Recht geheiligt; nun hat man ihm die teutſchen Stifter und Erzſtifter, als die Quelle ſeines größten Reichthums, entzogen, und wenn man ihm auch noch Primogenitur, Majorate, Seniorate, die Verzichte der Töchter und die übrigen wohlthätigen Verordnungen ſeiner mit reifer Ueberlegung gemachten Hausgeſetze nimmt, ſo werden die Güter verſplittert, die Revenüen vertheilt, ſein ganzer Wohlſtand zerſtört, und die allerreichſten Familien, aus denen noch vor kurzem Churfürſten und Fürſten in ganz Teutſchland verehrt wurden, werden in wenigen Generationen, nach dem gewöhnlichen Gang der menſchlichen Abwechslungen, an den Bettelſtab gebracht ſeyn.

Auch der ſouveraine Staat iſt verpflichtet, für die Erhaltung der verſchiedenen Stände zu wachen, und es iſt über ſeine Berechtigung, einen Stand zum Vortheil der andern zu unterdrücken.

Sobald daher der unmittelbare ReichsAdel ſeine jetzt ſchon beſtehenden oder künftig zu machenden Familien-Geſetze dem Staat zur Kenntniß vorlegt, und ſobald ſie den Grundſätzen der allgemeinen teutſchen Geſetzgebung nicht widerſprechen, ſo hat derſelbe ein erworbenes Recht auf ihre Erfüllung, und alle Gerichte eine vollkommene Verbindlichkeit, ihren Vollzug anzuordnen, ohne daß hiergegen irgend ein Einſpruch denkbar iſt.

§. 13.

5. Corporations- und Volksrepräſentations-Recht.

Die künftigen teutſchen Souverainitäten werden durch Landſtände beſchränkt werden. Dieſe Landſtände werden das Steuer-, das Schuldenweſen, das Abgaben-Syſtem, die Geſetzgebung theils gutächtlich, theils mitberathen, oder mit den Souverains gemeinſchaftlich zu leiten haben. Weder die Wahl der Repräſentanten, noch die Zeit der Berathung, noch die Gegenſtände der Deliberationen können von dem Willen des Souverains allein abhängig ſeyn, ſondern ſind theils ein Ausfluß freier Volkswahlen, theils Berechtigungen einzelner Stände, theils werden ſie den Repräſentanten ſelbſt durch ihre eigene Gewiſſenhaftigkeit und das Bedürfniß des Staates dictirt. Es iſt daher nothwendig, daß in jedem Staat alle Stände, die zu dieſer Repräſentation berufen ſind, ſich in Corporationen bilden. Der ehemalige unmittelbare ReichsAdel, als vorderſter Stand von einem jeden SouverainetätsBezirk, in ſo fern er ſich dar-

in befindet; und als natürliches und geſetzliches Organ des Volks, muß daher dieſes CorporationsRecht innerhalb des Bezirks derjenigen Souverainetät, welcher er angehört, als unerläßliches Mittel zum Zweck anſprechen, und es kann dieſes CorporationsRecht nie für einen Status in statu, nie für ominos für den Staat, nie gefährlich für den Souverain angeſehen werden, je mehr der ReichsAdel, als Meiſtbegüterter, bei der Erhaltung und Ruhe des Ganzen Intereſſe hat, und haben muß.

Der Souverain kann und darf die Formirung und Leitung dieſer Corporation nicht hindern, und die Gerichte müſſen ſie handhaben.

§. 14.

Freiheit von perſönlichen Abgaben.

6) Glaubt der ReichsAdel berechtiget zu ſeyn,
die vollkommenſte Freiheit von allen perſönlichen
Abgaben

anſprechen zu können.

Dieß folgt aus dem Princip der höchſten perſönlichen Freiheit No. 1. Supra.

Er gehört zu den Conſtituenten des Staats, und eben deßwegen iſt er hierzu berechtigt. Sein ganzes Leben iſt dem Staat gewidmet; er wacht über die Gerechtſame des Volks; er vertheidigt das Vaterland bei allen Gefahren; er kann daher unmöglich in die Kathegorie gemeiner Bürger und Bauern geſetzt werden, und es iſt gewiß ein kleiner ſehr beſcheidener Anſpruch, wenn er von den unbedeutenden PerſonalAbgaben, von den CommunalLaſten, die den Bürger und Bauer treffen, befreit ſeyn will, und ſich hingegen einem billigen Maaßſtab bei den RealBeſchwerden nicht entzieht. Die Nachſteuer-

Abgabe kann ihn ohnehin niemals treffen, und die übrigen perſönlichen Abgaben ſind mehr erniedrigend, läſtig und nicht ſelten auf die alten LeibeigenſchaftsVerhältniſſe hindeutend, als von einem bedeutenden Geldbelang.

§. 15.

B. Dingliche Rechte.

Jurisdiction.

7) Iſt der unmittelbare Reichs-Adel zur Ausübung der Jurisdiction über die ihm zugefallenen Unterthanen von undenklichen Zeiten berechtiget geweſen.

Der Grund dieſer Berechtigung liegt in dem alten Leibeigenſchafts-Verhältniß, und in der ſucceſſiven Entſtehungsweiſe der Dorfſchaften.

Der Reichs-Adel war früher alleiniger Eigenthümer der Dorfs-Markungen. Die aufgehobene Leibeigenſchaft im ſtrengen Sinne des Wortes, und der daher entſtehende Mangel an arbeitenden Armen, ſo wie der veränderte Zeitgeiſt, nöthigten denſelben, das Eigenthum ſeiner Güter an die Bauern abzutreten, und ſo entſtanden vertragsweiſe die Grundgefälle an Zinſen, Gülten u. ſ. w. zu welchen ſich die Frohnden, Zehnten und andere Abgaben und Leiſtungen nachgeſellten.

Die PerſonalVerbindungen blieben hierbei die nämlichen; der Leibeigenſchaftsnexus änderte ſich in ein UnterthanVerhältniß, bei welchem der ReichsAdel zur JurisdictionsAusübung berechtiget wurde, welche er ſeit jener Zeit mehrere Jahrhunderte hindurch ununterbrochen ausgeübt hat.

Das Fundament dieſes Rechts iſt daher eben ſo alt als feſt gegründet. In der beſchränkten Souverainitäts-

Gewalt liegt gar kein Grund, warum dem ehemaligen ReichsAdel dieſes Recht entzogen werden ſolle.

Er hat ein großes Intereſſe hierbei, wegen der richtigen und leichten Beitreibung ſeiner Gefälle; und wenn er ſich des Rechts der zweiten Inſtanz, die ihm früher zuſtändig war, zum Vortheil der obern Landesbehörden begiebt; wenn er bei der CriminalJurisdiction ſich blos die Unterſuchung und den Vollzug vorbehält, die Entſcheidung aber den höhern Landesbehörden überläßt; wenn er nur qualifizirte Subjecte zu Juſtiziarien aufſtellt; wenn dieſe in allen Gegenſtänden der RechtsPolizei jenen obern Landesſtellen unterworfen werden; und wenn ſie endlich allenthalben ſich nach den Landesgeſetzen und der im Lande eingeführten ProzeßOrdnung verhalten müſſen; ſo iſt auch in dieſem Stück allen Anſprüchen genüget, die von Seiten der Juſtiz, ihrer Beförderung und Pünctlichkeit nur denkbar ſind.

§. 16.

8. PolizeiGewalt.

Die PolizeiGewalt iſt von jeher dem unmittelbaren ReichsAdel nach den im vorigen §. auseinandergeſetzten Verhältniſſen, in Verbindung mit der Jurisdiction, zugeſtanden worden. Sie theilt ſich in die allgemeine und rechtliche Polizei. Beide waren früher bei den Untergerichten mit der JurisdictionsAusübung verbunden, und nach der ehemaligen Verfaſſung in Teutſchland haben ſich zwar bei der erſtern manche Mängel geäuſſert, letztere aber wurde durch die Aufſicht der Obergerichte ſehr vollſtändig und unklagbar ausgeübt.

Seit der Entſtehung des Rheinbundes ſind die früher beſtandenen Polizeiverhältniſſe gänzlich abgeändert worden. Anſtatt daß man blos die allgemeine Polizei,

nach richtigern Grundſätzen, von der Rechtspflege hätte trennen ſollen, hat man auch die Rechtspolizei ganz den Gerichten genommen, und ſie mit der allgemeinen Polizei eigenen Behörden übergeben. Die ſehr ſchwer zu beſtimmenden Gränzen wurden äuſſerſt ſelten genau gezogen; die Obergerichte durften ſich nicht mehr um die Rechtspolizei bekümmern, und ſo ſind eine Menge äuſſerſt wichtiger, und in das Privateigenthum der Unterthanen tief eingreifender Gegenſtände den richterlichen Erörterungen entzogen, und der polizeilichen Willkühr überlaſſen worden. Nur äuſſerſt ſelten iſt die Möglichkeit vorhanden, daß der Gekränkte ſich gegen dergleichen rechtspolizeiliche und inappellable Verfügungen zu retten vermag.

Dem Souverain ſoll künftig die hohe Polizei zuſtehen; der immediate ReichsAdel aber ſich mit der niedern begnügen.

Zur hohen Polizei gehören eigentlich nur vier Gegenſtände:

1. Die polizeiliche Geſetzgebung im Allgemeinen.
2. Die Oberaufſicht, daß die vorliegenden PolizeiGeſetze ordnungsmäßig gehandhabt und vollzogen werden.
3. Die Landesvertheidigungs- und Kriegs-Verhältniſſe, und
4. Das Schatzungsweſen.

Zur niedern Polizei hingegen muß der ganze Vollzug der vorliegenden Geſetze, ihre Publication, ihre Anwendung auf die particulären Verhältniſſe und die individuelle Ausführung gerechnet werden.

Die Rechtspolizei gehört gar nicht hierher, ſondern iſt ein natürliches Attribut der Gerichte nach ihrem verſchiedenen JurisdictionsUmfang. Es iſt daher gar keinem Anſtande unterworfen, daß die BürgerBeiſaſſen und Ju-

denAnnahmen, die Schultheißen, Bürgermeiſter, Rentmeiſter, Feldſcheider und Gemeinde DienerBeſtellungen, die Aufſicht über die GemeindeHaushaltung und forſteilichen Inſpectionen aller Art, die Ertheilung gewöhnlicher Privilegien zur Wirthſchaft, Gewerben u. ſ. w., die Zunft- und vormundſchaftliche Aufſicht, die Alter- und HeirathsDiſpenſationen nach ihrem ganzen Umfang, ingleichen die Local- und Ortspolizei einzig und allein zum künftigen grundherrlichen Reſſort gehören, und daß nur alsdann die Souverainitätsrechte eintreten, wenn in der Geſetzgebung etwas abzuändern, oder Klagen über unrichtige Anwendung oder Vernachläſſigung der Geſetze vorkommen.

§. 17.

9. Landesvertheidigung und Kriegs-Verhältniſſe.

Die LandesVertheidigungsAnſtalten und KriegsVerhältniſſe gehören vorzüglich der Souverainität zu, der oberſten Gewalt in Teutſchland untergeordnet, und unter Mitwirkung der Landſtände. Eben dieß gilt von den Anordnungen bei feindlichen Einfällen, Einquartierung ꝛc. Der immediate ReichsAdel ſpricht hierbei nichts, als rechtliche und unpartheiiſche Vertheilung der Laſten, die desfallſige Berufung an den oberſten ReichsGerichtshof oder eine ſonſtige höchſte Behörde, und den Vollzug in den ihm angehörigen Ortſchaften an; ſey es nun im Wege der MilitärConſcription oder auf eine andere von der Geſammtheit des Reichs noch zu beſtimmenden Weiſe. Dergleichen das BeiordnungsRecht eines ritterſchaftlichen Commiſſärs bei allen dieſen Geſchäften, ſo wie einen gemäßigtern Maasſtab bei den ihn ſelbſt betreffenden Einquartierungen und Kriegsleiſtungen, wovon er früher ganz frei war.

§. 18.

10. Schatzungsweſen.

Die Schatzungen und Steuern waren in den vorigen Zeiten in den reichsadeligen Beſitzungen theils nicht hergebracht, theils wurden ſie zu andern Abſichten verwendet. Die Zeitverhältniſſe haben nun etwas anders geboten. Die reichsadeligen Unterthanen werden künftig nicht mehr ſteuerfrei ſeyn: der ReichsAdel ſpricht hierunter kein Recht an, ſondern überläßt die deßfallſige Beſtimmung lediglich der höchſten Gewalt des teutſchen StaatenVereins mit dem einzigen ehrerbietigſten Wunſch und Begehren, daß die SteuerAnlagen und die ſogenannte SteuerRenovatur unter ſeiner Normirung oder wenigſtens Mitwirkung, ſo wie die Erhebung durch ſeine Behörden geſchehen möge, und ihm überhaupt das SubcollectationsRecht zukomme, um ſeine Cantonalkoſten zu decken.

§. 19.

11. OberKirchenherrlichkeits- und Patronats-Recht.

Die OberKirchenherrlichkeit iſt nach den Religions-Confeſſionen in Teutſchland von jeher verſchieden behandelt worden. Nach den katholiſchen Grundſätzen war ſie der Ausfluß der höchſten Kirchengewalt; nach den proteſtantiſchen aber hat ſie dem ehemaligen immediaten Reichs-Adel nach den heimgefallenen EpiſcopalRechten allein zugeſtanden; auch die Kirchengewalt über die Juden, mit allen ihren Ausflüſſen, war von jeher eine Berechtigung des teutſchen ReichsAdels.

Von der katholiſchen Kirchengewalt handelt es ſich alſo hier nicht; wenn aber das Beſte der proteſtantiſchen Kirche mehr Centraliſirung in dieſem Stück fordern ſollte ſo wird der ReichsAdel ſich nicht bedenken, die eigentliche

OberKirchengewalt ſeinem proteſtantiſchen Souverain zu überlaſſen.

Hiervon ſind aber jedenfalls ganz verſchieden, die Aufſicht über das KirchenEigenthum, die milden Stiftungen aller Art, Kirchen- und SchulhausBauweſen, SchulInſpectionen in Folge der Landesgeſetze ꝛc., welche Gegenſtände ſämmtlich als zur PolizeiBerechtigung dem unmittelbaren ReichsAdel verbleiben.

Ueber das PatronatRecht, als ein PrivatEigenthum, kann gar kein Streit entſtehen, indem ſolches demjenigen verbleiben muß, welchem es von jeher angehört hat, jedoch unter der höhern SouverainitätsInſpection, in Anſehung der Prüfung der Tüchtigkeit der Candidaten und der darauf von OberKirchenherrlichkeits wegen zu ertheilenden Beſtätigung.

§. 20.

12. Abgaben Berechtigung.

Das letzte Recht, welches der immediate ReichsAdel anſpricht,

ist die Befugniß, ſeine bisher üblichen Abgaben ferner zu erheben.

Die künftigen Abgaben der Unterthanen des ReichsAdels theilen ſich in drei Claſſen:

1. Die alten Territorial-Grund-Jurisdictions-PolizeiGefälle und Frohnden, die der ReichsAdel vermöge ſeiner Rechnungen von jeher zu erheben berechtiget war.

2. Die Schatzungen und Steuern, und

3. Die neuen Auflagen, die das Bedürfniß der Zeit, die großen Schuldenmaſſen und der nun beendigte langwierige Krieg etwa noch herbeiführen könnten.

Der immediate ReichsAdel verlangt weiter nichts, als die erſte Rubrik dieſer Abgaben und Leiſtungen, die

von jeher keiner Steigerung unterworfen waren, ſo wie ſie ſeine Amtsrechnungen von 1806 ausweiſen.

Alles, was die rheiniſchen Bundesfürſten bisher von jenen Abgaben ungebührlich ſich angemaßt haben, fällt an den ReichsAdel wieder zurück. Alle Erhöhungen und Neuerungen hingegen im Zoll, Accis, Ohmgeld, Vermögensſteuer, gezwungene Anlehen, TranſitoAbgaben, StammMiethe, Conceſſionsgelder u. ſ. w. bedürfen eben ſo ſehr einer neuen Sanction, als einer beſtimmteren Verwendung, welches der ReichsAdel einem künftigen Reichstag ehrerbietig anheimſtellet, und wobei er ſicher vertraut, daß nichts ohne ſeine Begutachtung geſchehen, und auf die Kräfte des bisher ſo gedrückten Volks gerechte Rückſicht werde genommen, auch die Erhebung durch ſeine Behörden werde bewirkt werden.

§. 21.

C. Pflichten des Adels.

Die Verpflichtungen des unmittelbaren ReichsAdels, welche ihm obige Berechtigungen auflegen, fließen ſchon ſelbſt aus der Natur der Sache. Ihm liegt vorzüglich die Vertheidigung des Vaterlandes, die Vertretung des Volks, die gewiſſenhafte Verwaltung der Jurisdiction, Polizei u. ſ. w. ob, lauter Gegenſtände, welche die ſtrengſte Gewiſſenhaftigkeit und Redlichkeit in vorzüglichen Anſpruch nehmen.

§. 22.

Hiezu geſellet ſich noch die künftige AbgabenLeiſtung des ReichsAdels.

Bei allen ſeinen Liegenſchaften war derſelbe früher von Abgaben frei. Die Bedürfniſſe der Zeit, und die die Unterthanen hart drückende vielen Abgaben, ſcheinen was anders zu verlangen. Ungeachtet ſich der ReichsAdel

auf einen langen Beſitzſtand und Verjährung ſtützen könnte, ſo will er dennoch bei der allgemeinen Calamität nicht gewinnen. Unmöglich aber kann er das bezahlen, was Derjenige entrichtet, der ſeine Güter ſelbſt baut. Bei dem großen Umfang ſeiner Güter, und bei den andern ſchon viele Koſten verurſachenden Beſtimmungen, die demſelben obliegen, kann er ſie unmöglich ſelbſt bauen, ſondern muß ſie an andere verpachten, ſeine Pächter ernähren, und erhält dadurch gegen den Selbſtbauenden einen weit geringern Ertrag. Je größer das Gut iſt, deſto geringer iſt die verhältnißmäßige Production; nur der Ertrag giebt den richtigen Maasſtab der Abgaben. Bloſe Gefälle und Renten gehören ebenfalls nicht in dieſe Kathegorie, indem ihre Abgabenbefreiung allerdings zur perſönlichen Freiheit des Adels gerechnet werden müſſen; ſie ſind als RealLaſten ſchon bei den SchatzungsAnlagen nicht ſelten abgezogen, und müſſen ſtipulirtermaſſen frei geliefert werden; auch hat der Staat kein Recht, dieſe Gefälle nochmals in Schatzung zu legen, weil Grund und Boden ſchon angelegt iſt, und er dadurch die Schatzung doppelt erheben würde. Neu erworbene Güter werden ohnehin von dem ReichsAdel gleich andern verſchatzt. Was aber ſeine eigene Rittergüter anbelangt, die vorher ſteuerfrei waren, ſie mögen in Territorien liegen in welchen ſie wollen, ſo offerirt ſich derſelbe nach dem Maasſtab der UnterthanenAnlagen zwei Drittel davon in der ordinären Schatzung provisorie und bis auf beſſere Zeiten zu verſchatzen, und dadurch das offene Bekenntniß abzulegen, daß patriotiſche Mitwirkung zu den allgemeinen Bedürfniſſen ihm Pflicht ſey. Hiebei verſteht es ſich von ſelbſt, daß dieſe Güter vorher redlich und unpartheiiſch durch unverdächtige Taxatoren müſſen eingeſchätzt worden ſeyn, daß man ſeine Erinnerung vorher über die Einſchätzung ſelbſt müſſe gehört haben, und daß

im Fall er es verlangt, fördersamſte gerichtliche Entſcheidung durch Unpartheiiſche müſſe vorher gegangen ſeyn.

§. 23.

Welche ungeheure Summen würden ſich herauswerfen, wenn der ReichsAdel für ſich und ſeine armen Unterthanen alle die ſeit acht Jahren ſogar rheinbundswidrig erpreßten Abgaben wieder zurückfordern wollte?

Die Erheber dieſer Summen ſind inzwiſchen nicht reicher geworden, und ſo vernarbe daher auch dieſe Wunde, indem der weitere Verfolg dieſer Anforderungen am Ende doch nur wieder dritte Unſchuldige treffen würde. Nur behalten ſich die Intereſſenten derjenigen Stiftungen, die ſogar den armen Fräulein entzogen worden ſind, ihre beſonders einzubringenden RückforderungsReclamationen ausdrücklich bevor, ſo wie der Canton Ottenwald die Wiederherſtellung des von dem unvergeßlichen Kaiſer Joſeph II. ertheilten Ordens ſicher ehrerbietigſt gewärtiget.

§. 24.

Aufhebung des LehensVerbands gegen die Könige und Fürſten des Rheinbundes.

Alle ſo eben aufgeführte Entſagungen zum Beſten des FürſtenVereins in Teutſchland, und alle desfallſige Uebertragungen bindet aber der ReichsAdel an zwei Bedingungen, und er glaubt die Gewährung derſelben mit Recht fordern zu können.

Die erſte iſt

die Aufhebung des LehensVerbands gegen die ſämmtlichen Fürſten des Rheinbundes.

Die reichsadelichen Lehen haben nicht mehr den Werth den ſie ehedem hatten; die eigenen Lehenherrn haben ſie

zum Theil ſelbſt zernichtet, anſtatt ſie zu ſchützen; man hat dem ReichsAdel die nutzbaren Rechte genommen, und nur die Laſten gelaſſen; zum Theil durch die Schuld der Lehenherrn iſt ihr Werth um die Hälfte heruntergeſunken; die wechſelſeitigen Rechte und Pflichten haben daher aufgehört, und die RheinbundsFürſten haben von ihren Lehen den größern Theil durch ungeheure Abgaben bereits an ſich gezogen.

Familiengeſetze und Hausverträge werden den LehensVerband erſetzen, und die ohnehin ſo unglücklichen adelichen Töchter werden hierin einen Schein von Hoffnung für die Zukunft finden, während dem die RheinbundsFürſten hierdurch als Lehensherrn nichts weiter thun, als daß ſie eine klare Schuld abtragen.

§. 25.

Künftige CuriatStimmen des immediaten ReichsAdels.

Die zweite Bedingung und zugleich ehrerbietigſte Bitte iſt die,

> daß dem immediaten ReichsAdel bei der künftigen teutſchen ReichsVerſammlung einige CuriatStimmen möchten verliehen werden.

Er iſt dazu dinglich und perſönlich berechtiget; dinglich, wegen ſeiner ausgebreiteten namhaften Beſitzungen; perſönlich, wegen ſeiner uralten Berechtigungen, und der jetzt noch erhaltenen Immedietät.

Dieſer Immedietät haben die RechtsUebertragungen und Abtretungen an die Könige und Fürſten nichts benommen, denn ſie geſchahen ausdrücklich blos des gemeinen Beſtens wegen und unter derſelben namentlichen Vorbehalt.

Wenn daher der immediate ReichsAdel dieſes verlangt, ſo iſt er dazu in vollem Maaße berechtigt; er wird

dieſe CuriatStimmen nur durch Bevollmächtigte können führen laſſen, und es iſt daher als Mittel zum Zweck erforderlich, daß er ſich gleichfalls zu einer allgemeinen Corporation bilden dürfe, um dieſes Recht gewiſſenhaft, und mit Nutzen für das teutſche Vaterland ausüben zu können. Auch dieſe allgemeine Corporation ſteht unter dem beſondern Schutz des höchſten Gerichts.

§. 26.

Unendlich glücklich wird ſich der ehemalige unmittelbare ReichsAdel fühlen, wenn die Beſcheidenheit, die in dieſen Bedingungen und Anſprüchen liegt, anerkannt wird, und er durch ihre Gewährung den großen Troſt erhält, ſich eines Theils bei ſeinen Nachkommen wenigſtens einigermaaßen wegen der Erhaltung ſeiner Gerechtſame aus dem gegenwärtigen, für ihn ſo traurigen Schiffbruch rechtfertigen zu können; andern Theils aber ihm hierdurch die erwünſchte Gelegenheit werden würde, ſich nach dem erhabenen Sinn der gegenwärtigen höchſten Befreier von Teutſchland um die Wiederbelebung der Nationalkraft des ſo ſehr niedergedrückten Volks, um die Tilgung der unermeßlichen Schulden, um die Aufhebung der ſo verderblichen Handelsſperre, und um die Herunterſetzung der ſo ſehr überſpannten Abgaben aller Art neue Verdienſte erwerben zu können.

(Die Fortſetzung folgt im 4ten St.)

VI.

ErinnerungsNote und vorläufige Erklärung

der Bevollmächtigten der 32 vereinigten unabhängigen teutſchen Fürſten und freien Städte, an die kaiſerlich-öſtreichiſchen und königlich-preuſſiſchen erſten Bevollmächtigten, die Herren Fürſten von Metternich und von Hardenberg, datirt Wien den 2. Febr. 1815 *).

Seit mehreren Monaten ſind die Unterzeichneten, der in dem Pariſer FriedensTractat enthaltenen Aufforderung zu Folge, hier anweſend, und ſchon längſt haben ſie ſich durch Vorzeigung ihrer Vollmachten legitimirt.

Bis zu dem gegenwärtigen Augenblick haben ſie ſich jedoch keiner einzigen förmlichen Mittheilung von Seite der hohen teutſchen Mächte, welche den Pariſer Frieden unterzeichnet haben, zu erfreuen. Dieſe Thatſache genügt wohl, um jeden Vorwurf der Uebereilung zu entfernen, wenn die Unterzeichneten ihren zur Zeit noch unbeantworteten, theils gemeinſchaftlich, theils von einigen insbeſondere, bereits am 16. Nov. v. J. dargelegten Anträgen und Wünſchen, mittelſt der gegenwärtigen Note inhäriren, und dringend bitten:

daß der teutſche Congreß, unter gehöriger Zuziehung aller Theile des künftigen Ganzen, nun-

*) Man vergleiche hiemit die Note derſelben Bevollmächten vom 16. Nov. 1814, oben 1. Stück Num. XIV. S. 72.

mehr baldigſt möge eröffnet, und auf demſelben die Gegenſtände der künftigen teutſchen Verfaſſung, mittelſt freier Berathung und Beſchlußnahme, mögen verhandelt werden.

Die Unterzeichneten glauben zuverſichtlich, daß nur auf dieſe Weiſe ein den Erwartungen Teutſchlands entſprechendes Reſultat, ſo wie überhaupt eine wahre, innige NationalVerbindung, herbeigeführt werden könne. Wie jede einſeitige Behandlung der Gegenſtände an und für ſich ſchon weſentlich nachtheilig werden muß, ſo gilt es vor allen Dingen die Einwirkung allgemeinen Vertrauens zur Sache, damit ſie gedeihen, und zugleich auch den ſicherſten Bürgen ihres Beſtandes in der eigenen Geſinnung aller Theilnehmer finden möge.

Die Verſammlung des teutſchen Congreſſes ſchließt vorbereitende Bearbeitungen des großen Gegenſtandes ſelbſt, und der einzelnen Zweige deſſelben, durch Deputationen, welche durch Wahl aus ſelbigem hervorgehen, keineswegs aus.

In dem Augenblick, wo ſich alle Stimmen für die Einführung ſtändiſcher Verfaſſungen, in den einzelnen teutſchen Landen vereinigen, kann man die Wahrheit als allgemein anerkannt annehmen, daß das Gemeinwohl durch ein vielſeitiges, allerdings nach angemeſſenen Formen geregeltes Zuſammenwirken beſſer gefördert werde, als durch das abgeſonderte Streben von Einzelnen, und daß das Gute und Rechte die Mehrheit allzeit am unwiderſtehlichſten in Anſpruch nehme, wo Alles an Gemeinſamkeit erinnert.

Endlich hoffen die Unterzeichneten durch ihre bisherigen Erklärungen dargethan zu haben, wie bei ihnen bereits über die weſentlichſten Punkte völlig Einigung ſtatt finde, und daß von Seite ihrer hohen Com-

mittenten gewiß freudig die Hand zu Allem werde geboten werden, was in dem Bunde teutſcher Staaten Einheit, Selbſtſtändigkeit und teutſche Freiheit begründen kann. Zuverſichtlich dürfen ſie, dem zu Folge, der vollen Gewährung ihrer gerechten und billigen Anträge entgegen ſehen.

Die Unterzeichneten ergreifen ꝛc.

Wien, am 2ten Februar 1815.

Anmerkung des Herausgebers.

Dieſe Note iſt von denſelben Bevollmächtigten unterſchrieben, wie die im 1. Heft unter Num. XIV. abgedruckte Note vom 16. Nov. 1814; nur mit dem Unterſchied, daß

1) die Unterſchrift des oranien-naſſauiſchen oder naſſau-oranien-diezischen Bevollmächtigten, Freiherrn von Gagern fehlt, dem Vernehmen nach deßwegen, weil der Fürſt von Oranien unterdeſſen auf ſeine teutſchen Beſitzungen, wenigſtens bedingungsweiſe, Verzicht geleiſtet habe;

2) daß zwei großherzoglich-badiſche Bevollmächtigte, Frhr. von Marſchall-Biberſtein und Frhr. von Berkheim, dießmal mit unterſchrieben haben;

3) daß jetzt auch ein herzoglich-oldenburgiſcher Bevollmächtigter, Herr von Malzahn, mit unterſchrieben hat.

4) daß, was die Ordnung der Unterſchriften betrifft, die Bevollmächtigten des Großherzogs von Baden zuerſt unterſchrieben haben; dann folgen die Unterſchriften der herzoglichen, fürſtlichen und ſtädtiſchen Bevollmächtigten, insgeſammt nach alphabetiſcher Ordnung ihrer Höfe und Committenten; endlich ſtehen, ganz zuletzt, die Unterſchriften der Be-

vollmächtigten des Großherzogs von Heſſen und des Kurfürſten von Heſſen.

Hieraus erhellet, in Beziehung auf das im 1. Heft unter Num. XX. gelieferte Verzeichniß der 32 vereinigten unabhängigen teutſchen Fürſten und freien Städte, daß ſeit dem December 1814 zwar ein Mitglied, Oranien-Naſſau, aus dieſem Verein geſchieden, dagegen aber ein neues, Holſtein-Oldenburg, demſelben beigetreten iſt.

VII.

MittheilungsNote

der Bevollmächtigten der 32 vereinigten unabhängigen teutſchen Fürſten und freien Städte, an den königlich-großbritanniſch-hanöveriſchen erſten Bevollmächtigten, Herrn Grafen von Münſter, datirt Wien den 2. Februar 1815.

Die Unterzeichneten haben die Ehre, Sr. Excellenz dem königlich-großbritanniſch-hannöveriſchen Herrn StaatsMiniſter Grafen von Münſter, in Folge ihrer frühern Mittheilungen, auch diejenige Note abſchriftlich zugehen zu laſſen, welche ſie nunmehr weiter an die Herren Fürſten von Metternich und von Hardenberg zu richten ſich bewogen gefunden haben.

So wie die Unterzeichneten von der Gerechtigkeit ihrer Anträge überzeugt ſind, ſo rechnen ſie nun deſto zuverſichtlicher auf die kräftigſte Beförderung derſelben auch von Seite Sr. Excellenz des Herrn Grafen v. Münſter

Die Unterzeichneten ergreifen mit Vergnügen dieſe Veranlaſſung, Sr. Excellenz die Verſicherung ihrer ganz vorzüglichen Hochachtung zu erneuern.

Wien den 2. Febr. 1815.

(Folgen dieſelben Unterſchriften, wie in der Anmerkung zu voriger Nummer angezeigt iſt.)

VIII.

Antwort

des königlich-großbritanniſch-hannöveriſchen erſten Bevollmächtigten, Herrn Grafen von Münſter, auf vorſtehende Mittheilungs-Note, datirt Wien den 7. Febr. 1815.

Indem der Unterzeichnete den Herren Bevollmächtigten verſchiedener Fürſten und Stände für die unterm 2. d. M. ihm gemachte Mittheilung der von Ihnen den Herrn Fürſten von Metternich und von Hardenberg übergebenen Note ſeinen gehorſamſten Dank abſtattet, und dieſe Mittheilung als einen neuen Beweiß Ihres ihm gegönnten ſchätzbaren Zutrauens anſieht, muß er ſich auf die Verſicherung beſchränken, daß ihm nichts erwünſchter ſeyn werde, als nach endlicher Beſeitigung derjenigen Hinderniſſe, von denen es den Herren Bevollmächtigten ſelbſt nicht unbekannt bleiben können, daß ſie die Fortſchritte in Bearbeitung der teutſchen VerfaſſungsAngelegenheiten verzögert haben, den Zeitpunkt recht bald wieder eintreten zu ſehen, wo es möglich ſeyn wird, durch gemeinſchaftliche Berathung zu dem allgemein gewünſchten Zweck der Feſthaltung einer das Beſte der teuiſchen Nation begründenden Verfaſſung gelangen zu können.

Der Unterzeichnete ergreift mit Vergnügen dieſe Veranlaſſung, um den Herren Bevollmächtigten die Verſicherung ſeiner ganz vorzüglichen Hochachtung zu erneuern.

Wien den 7. Februar 1815.

Graf von Münſter.

IX.

Note

der königlich-preuſſiſchen Bevollmächtigten an den kaiſerlich-öſtreichiſchen erſten Bevollmächtigten, Herrn Fürſten von Metternich, betreffend eine Einladuug an die 32 vereinigten teutſchen unabhängigen Fürſten und freien Städte, den Conferenzen über die teutſchen Angelegenheiten durch eine Deputation beizuwohnen, datirt Wien den 4. Febr. 1815.

Des Herrn Fürſten von Metternich fürſtliche Gnaden werden unſtreitig die Note empfangen haben, in welcher die Bevollmächtigten der teutſchen Fürſten und Stände unterm 21. Dec. darauf antragen, daß der teutſche Congreß nunmehr baldigſt möge eröffnet, und auf demſelben die Gegenſtände der künftigen teutſchen Verfaſſung, mittelſt freier Berathung und Beſchlußnahme, verhandelt werden.

Die Unterzeichneten haben bereits dem Herrn Fürſten von Metternich mündlich ihren lebhaften Wunſch geäuſſert, daß nunmehr die Angelegenheit der teutſchen Verfaſſung wieder in Berathung genommen werde, und ſie werden ſich die Ehre geben, Sr. fürſtli-

chen Gnaden unverzüglich diejenigen Vorarbeiten mitzutheilen, welche ſie zu dieſem Entzweck entworfen haben. Sie ſind aber zugleich der Meinung, daß wenn es bisher Gründe geben konnte, aus welchen eine Berathung unter wenigern Fürſten vorgezogen wurde, dieſe jetzt, wo ſich die Geſinnungen deutlicher und auf eine in ſehr vieler Rückſicht erfreulichere Weiſe ausgeſprochen, und manche von einander abweichende Anſichten ausgeglichen haben, hinwegfallen.

Sie hegen daher die lebhafte Ueberzeugung, daß, im gegenwärtigen Augenblicke, das Zuſammenwirken aller teutſchen Fürſten und Stände nur wohlthätig für den Erfolg ſeyn könne, und ſie dürfen mit Recht vorausſetzen, daß auch dem kaiſerlich-öſtreichiſchen Hofe, wie dem ihrigen, vorzüglich daran gelegen iſt, die Verfaſſung, welche ganz Teutſchland aufs neue innig vereinigen ſoll, mit ſo viel möglich in allen Puncten übereinſtimmenden Meinungen hervorgehen zu laſſen, und ihr dadurch eine noch wärmere Theilnahme ihrer künftigen Mitglieder zuzuſichern.

Die Unterzeichneten ſtimmen daher mit voller Ueberzeugung dafür, daß von dem Augenblicke an, wo die Berathungen über die künftige teutſche Verfaſſung wieder anheben werden, auch diejenigen teutſchen Fürſten und Stände, welche bisher keinen Theil daran genommen haben, eingeladen werden mögen, denſelben durch eine von ihnen ſelbſt gewählte, und mit gehöriger Vollmacht verſehene Deputation (da wohl nur durch dieſes, in der Note der Fürſten bereits angedeutete Mittel Berathſchlagungen unter einer ſo großen Anzahl von Bevollmächtigten möglich wäre) beizutreten.

Indem ſie den Herrn Fürſten von Metternich ergebenſt erſuchen, ihnen hierüber auch die Meinung des kaiſerlich-öſtrejchiſchen Hofes baldigſt mitzutheilen, benutzen ſie dieſe Gelegenheit ꝛc.

Wien den 4. Febr. 1815.

Fürſt v. Hardenberg. Frhr. v. Humboldt.

X.

Antwort

des kaiſerlich-öſtreichiſchen erſten Bevollmächtigten, Herrn Fürſten von Metternich, auf vorſtehende Note der königlich-preuſſiſchen Bevollmächtigten, datirt Wien den 9. Febr. 1815.

Der Unterzeichnete hat die Ehre gehabt, die Note zu erhalten, welche die königlich-preuſſiſchen Herren Bevollmächtigten am Congreß, am 4. d. M., an ihn, in Beziehung auf die teutſchen Angelegenheiten, erlaſſen haben. Er theilt mit denſelben vollkommen den Wunſch, daß an der Begründung der künftigen teutſchen Verfaſſung ohne weitere Verzögerung gearbeitet werden möge, und es bedarf wohl keiner neuen Verſicherung ſeiner Seits, um die aufrichtige und lebhafte Theilnahme ſeines allerhöchſten Hofes an dieſen wichtigen Angelegenheiten an den Tag zu legen.

Was die Zuziehung derjenigen Fürſten und Stände, welche bisher an den Berathungen keinen Theil genommen haben, betrifft, ſo iſt Unterzeichneter überzeugt, daß eine Zuſammenwirkung aller teutſchen Stände zur Erreichung des gemeinſchaftlichen Zwecks, nämlich einer dem Bedürfniß aller teutſchen Staaten entſpre-

chenden Verfaſſung, nicht nur möglich, ſondern unbedingt nothwendig ſey, ſo wie auch ſein allerhöchſter Hof die einſtweilige Berathung zwiſchen den mächtigeren Ständen nur als eine Vorbereitung in dieſer Angelegenheit von jeher angeſehen hat.

Indem der Unterzeichnete den von den königlich-preuſſiſchen Bevollmächtigten in Ihrer verehrlichen Note vom 4. d. M. angekündigten Vorſchlägen mit Vergnügen entgegenſieht, benutzt er dieſe Gelegenheit, Ihnen die Verſicherung ſeiner aufrichtigen Hochachtung zu erneuern.

Wien am 9. Februar 1815.

Fürſt von Metternich.

XI.

Rechtsverwahrende Vorſtellung und Bitte

der durch die rheiniſche Bundesacte, verſchiedenen teutſchen Kurfürſten und Fürſten als Standesherren untergeordneten vormaligen regierenden reichsſtändiſchen Fürſten und Grafen, betreffend ihre Wiedereinſetzung in die ihnen entzogenen Rechte, und ihre Zuziehung zu der Berathſchlagung über die künftige teutſche Bundesverfaſſung, datirt Wien, den 30. Januar 1815.

Je näher der Zeitpunkt heranrückt, wo dem teutſchen Volke die ernſte Frage gelöſet werden ſoll, — um welchen Preis das Blut ſeiner Söhne, die Thränen ſeiner Witwen und Waiſen gefloſſen, ſo mancher ſchöne Theil des Privatvermögens auf dem Altar des Vaterlandes geopfert worden! — deſto geſpannter muß auch

die Erwartung des hohen Adels von Teutſchland ſeyn, welchen ein unbegreifliches Verhängniß bis hierhin, — bei dem tadelloſeſten Benehmen, bei den rechtlichſten Anſprüchen, — von dem Genuſſe der ſo lange erſehnten verfaſſungsmäſigen Freiheit grauſam zurückſtieß.

Nicht, daß er an ſeiner gerechten Sache verzweifelte, — dieſe wird am Ende doch ſiegen! — aber weil er mit Erſtaunen wahrnimmt, daß das Syſtem der Unterjochung und Deſpotie, im Angeſichte der Monarchen, welche Gerechtigkeit und Befreiung verkündigt haben, ſich immer freier und lauter ausſpricht.

So ſcheinen einige landſtändiſche Verfaſſungs-Entwürfe, welche eine gewiſſe Publicität erhalten haben, in ihrer Tendenz geradezu und ganz beſtimmt eben erwähnten laut ausgeſprochenen gerechten Grundſätzen unrechtlich entgegen geſetzt; ſo ſind die fortwährenden ungeregelten und ausſaugenden Steuerſyſteme, die gezwungenen, mit äußerſter Härte eingetriebenen Anleihen; ſo der empörende Mißbrauch der Militärgewalt, in der Abgabe teutſcher Söhne an fremde Mächte, in einem Augenblicke, wo langjährige und blutige Kriege die Bevölkerung Teutſchlands ohnehin ſo ſehr vermindert haben, willkührlich und unerträglich; und dieſes während die höchſten verbündeten Mächte ſich hier verſammelt haben, um die Willkühr des Deſpotismus aus Teutſchland zu verbannen, und die Gerechtſame eines jeden Standes durch Entwerfung einer gerechten und dauerhaften Verfaſſung zu ſichern.

Dieſe und mehrere andere factiſche Erſcheinungen ſind unerklärbar, wenn nicht die AcceſſionsVerträge als Beſchönigungsgrund für dieſelben angeführt werden wollten. Sie ſind eben ſo große Mißdeutungen des wahren Sin-

nes derſelben, als ſie dem wörtlichen Inhalte der öffentlichen Proclamationen der verbündeten Mächte widerſprechen.

Nicht nur die im Namen JJ. MM. des Kaiſers von Rußland und des Königs von Preuſſen zu Kaliſch erlaſſene Proclamation verhieß Teutſchlands Fürſten und Völkern Freiheit und Unabhängigkeit; das kaiſerlich-öſtreichiſche Manifeſt und alle in der Folge erlaſſene Proclamationen, ſelbſt der Pariſer Friedenstractat, wiederholten aufs feierlichſte dieſe Verheiſſungen.

Konnten dieſelben wohl ausſchließend für die Fürſten des Rheinbundes gemeint ſeyn, deſſen ſchmähliche Ketten zerbrochen ſind?

Soll der Lohn derjenigen, die ihre Anhänglichkeit an das teutſche Vaterland und ſeine Verfaſſung, ſeit Jahrhunderten bis zum letzten Augenblick, mit ihrem Blute beſiegelt, und durch die ſchmerzlichſten Opfer und Leiden aller Art bethätigt haben, in der Fortdauer ihrer Unterdrückung beſtehen?

Sollte der ſo laut ausgeſprochene Wunſch, und die unverjährte Anhänglichkeit von 1,200,000 Unterthanen an ihre angeborne Herren keine Rückſicht verdienen?

So ſehr es ſchmerzt, bis jetzt dieſe Fragen weder entſchieden, noch wenigſtens durch eine proviſoriſche Verfügung den täglich ſich erneuernden Bedrückungen endlich Schranken geſetzt zu ſehen; ſo getroſt die durch den Rheinbund unterjochten Reichsſtände dieſer Entſcheidung entgegen harren: ſo verpflichtet halten ſie ſich doch ſämmtlich, das eben angeführte Verfahren für Sache der Uſurpation, für Fortſetzung der napoleoniſchen Unterjochung und Tyrannei zu erklären, und dagegen ſich, ihren Nachkommen und Unterthanen ihre Rechte aufs feierlichſte zu verwahren.

Und da es nicht allein kein Verbrechen ſeyn kann, Kaiſer und Reich treu geblieben zu ſeyn, ſondern dieſer edle teutſche Sinn von den allerhöchſten Monarchen, durch Vernichtung des Rheinbundes, in allen Proklamationen und AcceſſionsVerträgen, auf das lauteſte gebilligt worden iſt; ſo bitten die Unterzeichneten, in ihrem eigenen, und im Namen ihrer abweſenden ſich mit ihnen in gleicher Kategorie befindenden Mitſtände, ehrfurchtvolleſt und dringenſt die allerhöchſten Monarchen, auch dieſe für ſie ſprechenden Rechtstitel zu berückſichtigen, ihnen in der teutſchen Staatsverfaſſung ihre unveräuſſerlichen RepräſentationsRechte, durch geſetzliche oberſtrichterliche Gewalt geſchützt, zurückzuſtellen, und bei den über die teutſchen Angelegenheiten abzuhaltenden Berathungen ſie in ihren Bevollmächtigten zuzuziehen.

Wien den 30. Jänner 1815.

Eliſabeth, Fürſtin von Fürſtenberg, geborne Fürſtin von Thurn und Taxis, Vormünderin.

Landgraf von Fürſtenberg.

F. G. Fürſt von Metternich-Winneburg-Ochſenhauſen.

Proſper Fürſt von Sinzendorf.

Carl Fürſt von Croy, im Namen des Herzogs von Croy.

Ludwig Fürſt von HohenloheBartenſtein, Feldzeugmeiſter, für alle Agnaten.

Joſeph Fürſt von Schwarzenberg.

Alfred Fürſt von Windiſchgrätz.

Freiherr von VrintsBerberich für Ihre Durchlaucht die Fürſtin von Thurn und Taxis.

Ferdinand Erbprinz von SolmsBraunfels.

Friedrich Graf von SolmsLaubach.

Alexis Erbgraf von Bentheim.
Graf von Waldbott-Baſſenheim.
Clemens Graf von Looz-Corswarem für den Herzog von Looz-Corswarem.
K. G. Graf zu Oettingen und Wallerſtein, als älteſter Agnat des Hauſes Oettingen.
Joſeph Altgraf von Salm Reifferſcheid-Dyck.

Berichtigung

zu Bd. I., Heft 1, S. 40, Note *.

Dieſer, wie es ſcheint, halb offizielle Artikel befand ſich, unter dem Datum Wien den 23. Nov. 1814, zuerſt in dem zu Wien erſcheinenden Oeſtreichiſchen Beobachter (Zeitungsblatt) vom 24. November, und zwar angeblich aus der prager Zeitung entlehnt. Die letzte lieferte ihn aber erſt ſpäter, nämlich in ihrer Nummer vom 25. Nov. 1814.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Klüber, Johann Ludwig, 1762-1837

Acten des Wiener Congresses in den Jahren 1814 und 1815

Bd.: 1,3

Erlangen (1815)

Bamberg, Staatsbibliothek -- Dipl.o.116(1#3
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11442829-7